Министерство Торговли и Промышленности.
Отдѣлъ Торговли.

Донесенія ИМПЕРАТОРСКИХЪ Россійскихъ Консульскихъ представителей за границей по торгово-промышленнымъ вопросамъ.

1914 годъ.

№ 41.

Великобританія.	Ньюкастль на Тайнѣ, Кардифъ, Коломбо.
Данія.	Копенгагенъ.
Германія.	Штетинъ, Эльберфельдъ.
Австро-Венгрія.	Прага.

I.

Донесеніе Императорскаго Россійскаго Консула въ Ньюкастлѣ на Тайнѣ.

Обзоръ торговли за 1913 годъ.

Отчетный годъ ознаменовался необыкновеннымъ подъемомъ торговли и промышленности во всей Англіи и, въ частности, былъ особенно удаченъ для сѣвера Англіи, гдѣ вывозъ угля и судостроеніе были значительнѣе предъидущихъ лѣтъ и въ связи съ этимъ всѣ другія отрасли промышленности небывало процвѣтали. Но уже къ концу года, начиная съ осени, торговые обороты начали постепенно уменьшаться, цѣны падать, что прежде всего на мѣстномъ рынкѣ ото-

звалось на желѣзѣ и стали и, въ частности, на чугунѣ. На углѣ, однако, это колебаніе цѣнъ не отразилось, вслѣдствіе необыкновеннаго спроса, вызваннаго, главнымъ образомъ, русскимъ рынкомъ, помѣстившимъ на сѣверѣ Англіи весьма крупные заказы. Цѣны на коксъ упали. Расходы шахтовладѣльцевъ въ 1913 году значительно увеличились, а продуктивность шахтъ уменьшилась, благодаря нерегулярному труду рабочихъ, вызванному установленіемъ минимальнаго жалованья и недѣльной уплаты.

Судостроеніе побило всѣ бывшіе рекорды. За минувшій 1913 годъ оно достигло 2.300.000 тоннъ для всей страны, изъ коихъ 1.160.000 тоннъ—для сѣверо-восточнаго побережья и 434.000 тоннъ—собственно для заводовъ и верфей на Тайнѣ. Количество судовъ, спущенныхъ на Тайнѣ, было бы значительнѣе, если бы большая часть года не ушла на сложную постройку военныхъ судовъ и наливныхъ судовъ для нефти. Цѣны на суда были высоки и держались таковыми до осени, когда они стали падать вмѣстѣ съ цѣнами на матеріалы.

Машинное производство также превысило производство предъидущихъ лѣтъ, особенно производство турбинъ.

Химическое производство было весьма продуктивнымъ, цѣны на продукты держались устойчивыя, спросъ—значительный.

Судоходство въ минувшемъ 1913 году принесло странѣ большіе доходы. Пароходовладѣльцы и раз-

личныя общества сдѣлали хорошія сбереженія и выдавали солидные дивиденды, но къ концу года фрахты сильно пали и надежды на наступившій годъ крайне неувѣренныя, тѣмъ болѣе, что рабочія руки все болѣе и болѣе дорожаютъ.

Въ финансовомъ отношеніи 1913 годъ былъ скорѣе неудачнымъ. Хотя большія промышленныя предпріятія получили значительныя прибыли и платили хорошіе дивиденды, акціи котировались слабо и деньги были скорѣе дороги, благодаря общему недовѣрію и общей неувѣренности, вызванными постоянными неурядицами въ области организаціи труда, рѣзкимъ колебаніемъ бумажнаго фонда и выпускомъ на биржевой рынокъ для подписки значительныхъ займовъ, выгодныхъ для спокойнаго помѣщенія капиталовъ, но сильно отражающихся на цѣнности подвергающихся колебаніямъ промышленныхъ акцій страны.

Главнымъ недостаткомъ минувшаго 1913 года были безпрестанныя волненія среди рабочихъ. На сѣверѣ Англіи дѣло обошлось безъ общихъ забастовокъ, подобно имѣвшимъ мѣсто въ 1912 году среди углекоповъ и желѣзнодорожныхъ служащихъ и тяжело отразившимся на общемъ благосостояніи страны, но въ теченіе всего года всѣ отрасли труда страдали отъ безчисленныхъ пораіонныхъ забастовокъ, причинившихъ значительныя потери и времени и денегъ.

---

*

Для угольной промышленности сѣвера Англіи 1913 годъ явился продолженіемъ подъема, отмѣтившаго предъидущій 1912 годъ, который отличался обиліемъ поступившихъ заграничныхъ заказовъ, превысившихъ разсчетъ копевладѣльцевъ и вызвавшихъ сильное повышеніе цѣнъ. Этимъ заказамъ способствовали забастовки углекоповъ въ Бельгіи, отразившіяся на угольномъ рынкѣ Франціи, а затѣмъ забастовки углекоповъ въ Уэльсѣ и Шотландіи, вслѣдствіе которыхъ заказы, поступившіе туда, были вынужденно переданы шахтовладѣльцамъ Нортумберланда и Дургама, гдѣ работы въ шахтахъ за весь годъ не прекращались.

Балканская война, угрожавшая европейскому миру, тоже способствовала общему повышенному спросу на уголь для военныхъ цѣлей, и наступившій вслѣдъ затѣмъ угольный кризисъ въ Россіи вызвалъ усиленную дѣятельность угольной промышленности сѣвера Англіи, такъ какъ на ея долю пришелся заказъ русскихъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ въ 250 тысячъ тоннъ, съ доставкою въ порты Чернаго моря, а позднѣе 400 тысячъ тоннъ для Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ, съ доставкою въ Балтійскіе порты. Усиленная доставка угля въ Черное море настолько повысила фрахты, что пагубно отразилась на грузовыхъ операціяхъ съ русскимъ зерномъ на югѣ Россіи.

Цѣны на нортумберландскій и дургамскій уголь въ теченіе года почти не подвергались су-

щественнымъ колебаніямъ и держались на высокомъ уровнѣ между 14 и 17 шиллингами, рѣдко будучи ниже 15 шиллинговъ за лучшій блайтовскій уголь. Мелкій пароходный уголь и коксъ держались на сравнительно высокихъ цѣнахъ въ теченіе почти всего года и только въ самомъ концѣ года сильно упали.

Высокія цѣны на уголь благопріятно отразились на заработной платѣ углекоповъ, значительно повысившейся за 1913 годъ. Высокія цѣны держались, не смотря на высокіе фрахты на уголь, которыя, начиная съ осени, стали постепенно падать въ теченіе всего конца года.

Установленіе минимальной заработной платы, ежедневная выдача вознагражденія, исключительно хорошее для Англіи лѣто сильно повліяли на интенсивность работы углекоповъ, добыча угля значительно уменьшилась, доставка заказовъ къ сроку задержалась, и обстоятельства эти, въ связи съ громаднымъ спросомъ, сразу подняли цѣны.

Прогрессирующее увеличеніе стоимости добыванія угля грозитъ существованію старыхъ шахтъ, которыя, очевидно, не смогутъ конкурировать съ новыми обширными іоркширскими копями, съ дешевымъ шотландскимъ, вестфальскимъ и силезскимъ углемъ, а также съ американскимъ углемъ, постепенно энергично завоевывающимъ европейскій рынокъ. Съ точки зрѣнія экспортеровъ угля минувшій 1913 годъ былъ скорѣе неблагопріятнымъ, такъ какъ большинство

изъ нихъ не допускало возможности, что высокія цѣны 1912 года продолжатся и въ 1913 году. Благодаря этому заключившіе контракты съ доставкою къ мѣсту назначенія потерпѣли громадные убытки и на цѣнахъ и на фрахтахъ. Покупатели, ожидая паденія цѣнъ, откладывали большіе заказы, ограничиваясь закупкою насущно необходимаго угля. Продавцы, не связанные контрактами, дѣлали хорошія дѣла, а экспортеры поправились на паденіи фрахтовъ, послѣдовавшемъ въ концѣ года.

Судостроительная дѣятельность минувшаго 1913 года на верфяхъ рѣки Тайны превзошли всѣ предъидущіе годы. За годъ было спущено ровно 100 судовъ, съ большимъ тоннажемъ въ 441.826 тоннъ, на 7 судовъ болѣе предъидущаго 1912 года, когда было спущено на Тайнѣ 93 судна, съ общимъ тоннажемъ въ 397.791 тонна. Въ 1911 году было спущено на Тайнѣ 123 судна, но съ общимъ тоннажемъ въ 436.466 тоннъ и ранѣе только одинъ разъ за все время судостроенія на Тайнѣ, а именно въ 1906 году, общій тоннажъ превысилъ 400 тысячъ тоннъ, благодаря производившейся тогда постройкѣ Кюнардовскаго трансатлантическаго гиганта «Мавританія». Нижеслѣдующая сравнительная таблица показываетъ, какъ распредѣлилась работа между двѣнадцатью судостроительными заводами и верфями на Тайнѣ въ 1913 и 1912 годахъ.

Заводы:	1913 годъ. Количество судовъ.	Тоннажъ.	1912 годъ. Количество судовъ.	Тоннажъ.
Swan Hunter & W. Richardson Ltd. . .	22	107,636	21	126.152
Armstrong Whiwtorth & C⁰ Ltd. . . .	9	99.333	8	41.535
Northumberland Shipbuilding C⁰ . .	13	63.400	12	62.130
Palmer's Shipbuilding Co.	10	53.066	7	58.902
Hawthorn Leslie & C⁰	6	37.171	7	38.036
John Beadhead & Sons Ltd	8	38.318	6	30.487
Tyne Iron Shipbuilding Co Ltd . .	4	17.141	3	11.537
Dobson & Co	4	13.046	4	14.051
Wood Skinner & C⁰ Ltd	6	8.135	5	10.945
J. T. Eltringham & C⁰	8	2.398	5	1.029
J. P. Rennoldson &	6	1.614	8	2.229
Sons W. Hepple & C⁰	5	550	7	758
Итого .	100	441.826	93	397.791

Количество сдѣланной работы на Тайнѣ за 1913 годъ представляется весьма значительнымъ, принимая во вниманіе частыя забастовки то въ одной, то въ другой отрасли судостроенія.

Заказы англійскаго морского министерства и другихъ иностранныхъ державъ и постройка наливныхъ судовъ для нефти потребовали громадное количество труда и времени. За все время судостроенія на Тайнѣ, на его верфяхъ не было одновременно столько строющихся военныхъ су-

довъ, какъ въ минувшемъ 1913 году и въ текущемъ 1914 году. Эти заказы весьма оживили мѣстную машиностроительную дѣятельность — много было заказано, напримѣръ, турбинъ и пропеллеровъ для военныхъ судовъ, и, не будь въ общемъ рабочіе часы сильно сокращены нерегулярнымъ ходомъ работъ, производство машиностроительныхъ работъ было бы еще болѣе значительнымъ. За минувшій 1913 годъ были спущены фирмою Армстронгъ броненосецъ «Ріо-Жанейро» для бразильскаго и «Адмиралъ Латоре» для чилійскаго правительства. Для англійскаго флота былъ спущенъ фирмою Пальмеръ крейсеръ «Королева Мэри» и фирмою Армстронгъ—крейсеръ «Бирмингамъ». Самымъ крупнымъ судномъ въ минувшемъ году былъ «Адмиралъ Латоре» въ 28 тысячъ тоннъ, на 500 тоннъ крупнѣе «Ріо-Жанейро». Въ настоящее время въ стапеляхъ въ Эльзвикъ находится однотипный «Адмиралу Лотере» броненосецъ «Адмиралъ Кохране», тоже заказанный чилійскимъ правительствомъ. Въ 1913 году было построено на Тайнѣ нѣсколько торпедныхъ судовъ, затѣмъ нѣсколько наливныхъ въ 15 тысячъ тоннъ судовъ для нефти по заказу мексиканскаго правительства, много грузовыхъ судовъ спеціальныхъ типовъ для разнаго рода груза, нѣсколько мелкихъ пассажирскихъ судовъ. Общій тоннажъ построенныхъ въ минувшемъ 1913 году во всей Англій судовъ достигъ 2.336.368 тоннъ и, по сравненію съ 1912 годомъ, увеличился на 199.321 тонну. Тоннажъ распре-

дѣляется такъ: рѣка Тайнъ — 441.826 тоннъ, Виръ—355.627 тоннъ, Вестъ-Гартлепуль—178.260 тоннъ, рѣка Тисъ — 181.466 тоннъ, Блайтъ—14.879 тоннъ, рѣка Клайдъ—759.242 тонны и Гумберъ и порты восточнаго побережья—67.688 тоннъ, Темза и порты Англійскаго канала — 23.869 тоннъ, Бристольскій каналъ—5.430 тоннъ, отъ Мерсей до Солвей—112.759 тоннъ, Шотландскіе восточнаго побережья порты — 36.230 тоннъ, Ирландія — 159.142 тонны, а всего — 2.336.368 тоннъ.

Наступившій 1914 годъ обѣщаетъ много работы для военныхъ судовъ, но не для коммерческихъ. Высокія цѣны на строительный матеріалъ сдерживали поступленіе заказовъ, но наступившее сильное паденіе цѣнъ на судовые стальные листы даетъ основаніе предполагать нѣкоторое увеличеніе заказовъ. Предвидится уменьшеніе судостроенія въ виду сильнаго паденія фрахтовъ, вызваннаго большою наличностью конкурирующихъ судовъ. Во всякомъ случаѣ крупныя военныя суда, находящіяся нынѣ на стапеляхъ на Тайнѣ гарантируютъ мѣстнымъ фирмамъ и машиностроительнымъ заводамъ усиленную дѣятельность. Кромѣ перечисленныхъ выше судовъ, заказаны крейсеръ для Норвегіи, крейсеръ для Сіама и крейсеръ для Малайскихъ Штатовъ, а среди заказовъ коммерческихъ судовъ крупнѣйшимъ является заказъ новаго трансатлантичскаго гиганта для Кюнардовской пароходной компаніи.

Въ отчетномъ году рѣка Тайнъ блестяще конкурировала со своимъ главнымъ соперникомъ Клайдомъ; въ августѣ 1913 года фирмы и заводы на Тайнѣ получили заказовъ на 4 милліона фунтовъ стерлинговъ, тогда какъ Клайдъ имѣлъ ихъ въ то же время всего на 2.½ милліона. Компанія Пальмеръ заручилась постройкою броненосца «Резолюшынъ» съ машинами и двухъ контръминоносцевъ, а другіе машиностроительные заводы получили рядъ заказовъ на машины, котлы, турбины и т. д. для судовъ, строющихся въ другихъ мѣстахъ Англіи.

Цѣны на строительный матеріалъ и на рабочія руки были весьма высоки. Только начиная съ осени стальные судовые листы и угловое желѣзо стали падать въ цѣнѣ и въ теченіе 3-хъ мѣсяцевъ потеряли по 2 фунта стерлинговъ на тоннѣ. На такое значительное колебаніе цѣнъ повліялъ импортъ германскихъ и бельгійскихъ судовыхъ листовъ по 5 фунтовъ 12 шиллинговъ и 6 пенсовъ и даже дешевле за тонну, тогда какъ англійскіе листы вплоть до осени котировались по 8 фунтовъ и 5 шиллинговъ за тонну.

Удешевленіе стали повліяло на цѣны при заказѣ новыхъ судовъ на текущій 1914 годъ и позволило судостроителямъ нѣсколько уменьшить ихъ, тѣмъ болѣе, что въ 1913 году онѣ были страшно высоки, хотя цѣны на другіе металлы, какъ-то: бронзу, мѣдь, свинецъ и цинкъ, остались достаточно высокими.

Химическіе заводы на Тайнѣ были довольны 1913 годомъ. Былъ обычно большой спросъ на соду, мѣдные сульфаты, натръ, синьку и т. п. Но постепенное развитіе химической дѣятельности въ другихъ странахъ, напримѣръ въ Испаніи и Японіи, отзывается на сокращеніи экспорта, а открытіе Панамскаго канала нанесетъ еще болѣе чувствительный ударъ этой отрасли англійской промышленности, такъ какъ не замедлитъ отнять у нея значительные рынки западнаго побережья Южной Америки, которые, очевидно, перейдутъ къ С.-А. Соединеннымъ Штатамъ. Количество химическихъ продуктовъ, выработанныхъ на Тайнѣ въ минувшемъ году почти тоже, что и въ 1912 году. Уменьшилась производительность соды въ кристаллахъ и увеличилась— сернистаго натра.

Въ минувшемъ 1913 году значительно увеличился ввозъ лѣса въ Англію, по среднему разсчету, на 130 тысячъ лодъ [1]) въ мѣсяцъ. Увеличился спросъ какъ на тесанный, такъ и на пиленный лѣсъ, и это особенно замѣтно въ главныхъ портахъ страны. Ввозъ сталъ значительнѣе во второй половинѣ 1913 года, такъ какъ на первой отразились еще бывшія въ 1912 году забастовки. За десять мѣсяцевъ минувшаго 1913 года и предшествующаго ему 1912 года было ввезено въ главные мѣстные порты: въ Вестъ-Гартлепуль въ 1912 году—471 тысяча лодъ, въ 1913 году—512 тысячъ лодъ, въ южный Шильдсъ—182 ты-

[1]) Одинъ лодъ равняется 50 кубическимъ футамъ.

сячи и 228 тысячъ, въ сѣверный Шильдсъ—84 тысячи и 124 тысячи, въ Сундерландъ—107 тысячъ и 102 тысячи, въ Ньюкастль—28 тысячъ и 25 тысячъ, въ Мидельсбро—46 тысячъ и 32 тысячи и въ Блайтъ—32 тысячи и 41 тысяча лодъ.

Изъ приведенныхъ данныхъ видно, что первые три порта значительно увеличили ввозъ лѣса, въ остальныхъ же онъ, по сравненію съ 1912 годомъ, подвергся незначительнымъ колебаніямъ.

Цѣнность общаго ввоза была тоже выше, благодаря вздорожанію лѣса, особеннаго рудокопнаго лѣса, и весьма высокимъ судовымъ фрахтамъ. Весь годъ лѣсная торговля была очень оживленная. Она, видимо, все болѣе и болѣе сконцентрирывается въ нѣсколькихъ портахъ Англіи. Таковыми являются прежде всего Лондонъ, куда въ минувшемъ 1913 году было ввезено на 380 тысячъ лодъ болѣе, чѣмъ въ 1912 году, затѣмъ Кардифъ на западномъ побережьѣ и Вестъ-Гартлепуль на восточномъ. Есть всѣ основанія предполагать, что и въ текущемъ 1914 году будетъ столько же значительный ввозъ лѣса, причемъ судовые фрахты будутъ ниже прошлогоднихъ. Трудно лишь сказать, будетъ ли повышенный спросъ на строительный лѣсъ.

Въ Шотландіи ввозъ русскаго лѣса особенно значителенъ; главнымъ центромъ ввоза является гавань Эдинбурга-Литъ, изъ коей лѣсъ посылается вглубь страны и въ южную Шотландію. Западное побережье получаетъ, главнымъ образомъ, лѣсъ изъ колоній и изъ Америки, Ка-

лифорніи, хотя нѣкоторыя фирмы, какъ, напримѣръ, «Sas Dorvie & C°» имѣютъ агентства во Владивостокѣ и Харбинѣ и занимаются экспортомъ сибирскаго лѣса; въ минувшемъ 1913 году эта фирма вывезла лѣса на 19 тысячъ фунтовъ стерлинговъ. Въ Глазго было ввезено въ 1912 году 243.489 досокъ балтійской бѣлой сосны, 11.148 досокъ сибирской желтой сосны, 748 досокъ балтійскаго краснаго дерева, а въ 1913 году—146.838 досокъ балтійской бѣлой сосны, 22.772 доски сибирской желтой сосны и 60.714 досокъ балтійскаго краснаго дерева. Въ Литъ въ минувшемъ году было ввезено всего лѣса 93.883 тонны, изъ коихъ 75.253 тонны русскаго лѣса, 5.883 тонны изъ Сѣверной Америки, 3.814 тоннъ изъ Швеціи и 3.575 изъ Норвегіи. Наиболѣе цѣнится и въ спросѣ доски и дранецъ архангельскаго и петербургскаго краснаго и бѣлаго дерева. Лѣсъ доставляется на судахъ установленныхъ въ Литѣ съ прибалтійскими портами регулярныхъ пароходныхъ линій изъ Риги, Пернова и др. Цѣны на лѣсъ въ 1913 году стояли слѣдующія:

за штандартъ архангельскихъ краснаго дерева досокъ	111	ф.	14,5	шил.
за штандартъ архангельскихъ бѣлаго дерева досокъ	111	»	13,5	»
за штандартъ петербургскихъ краснаго дерева досокъ	11	»	14,15	»
за штандартъ петербургскихъ бѣлаго дерева досокъ	11	»	12,15	»
за штандартъ петербургскихъ краснаго дерева драницъ	—	»	11,10	»

за штандартъ рижскихъ бѣлаго дерева дерева досокъ	— ф. 11,00	шил.
за штандартъ рижскаго бѣлаго дерева драницъ.	— » 10,5	»

Предположенія касательно урожая минувшаго 1913 года были крайне неутѣшительны, и только дожди въ концѣ лѣта и чудная осень дали странѣ средній урожай пшеницы и ячменя и хорошій— картофеля. Овесъ былъ тоже не такъ плохъ, какъ этого ожидали. Нижеслѣдующая таблица показываетъ площадь главнѣйшихъ посѣвовъ въ Англіи и урожай за десять лѣтъ.

	Въ 1913 году.		Вычисленный урожай.		Средній урожай.
Пшеница . .	1.701.588	акровъ	31,22	четверика	31,31
Ячмень	1.558.856	»	42,44	»	32,87
Овесъ	1,974,700	»	37,98	»	40,61
Картофель . .	442.035	»	6,55	тоннъ	5.98
Свекла. . . .	419.583	»	16,15	»	19,45
Рѣпа	1.053.311	»	12,20	»	13,15

Съ урожая 1912 года на урожай 1913 года было потреблено 80.600.000 четвертей зерна, изъ коихъ было:

пшеницы импортированной. . . .	30.149.000	четвертей
» мѣстное производства .	7.175.000	»
ячменя импортированнаго	6.259.000	»
» мѣстнаго производства . .	7.275.000	»
овса импортированнаго.	7.183.000	»
» мѣстнаго производства. . . .	20.000.000	»

Главными странами ввоза зерна въ Англію въ минувшемъ 1913 году были С.-А. Соединенные Штаты, Индія, Канада, Аргентина и Австралія. Въ 1913 году въ Шотландію черезъ Литъ было

ввезено 402.960 тоннъ различнаго зерна, въ 1912 году—356.123 тонны, а въ 1911 году—348.201 тонна. Изъ всего этого количества ввезено:

пшеницы	128.531	тоннъ
ячменя	123.903	»
овса	31.556	»
кукурузы	93.902	»
ржи	12.947	»
гороха	11.472	»
куколя	657	»
Итого	402.969	тоннъ,

Главными странами ввоза были:

С.-А. Соединенные Штаты	118.877	тоннъ
Аргентина	121.710	»
Индія	44.650	»
Канада	34,427	»
Россія	33.194	»
Германія	30.105	»
Румынія	29.917	»
Турція	10.636	»

Россія въ 1913 году заняла весьма скромное, по сравненію съ предшествующими годами, мѣсто. Но есть основанія думать, что въ текущемъ 1914 году, благодаря плохому урожаю въ Аргентинѣ, Россія займетъ болѣе значительное мѣсто.

Цѣны на зерно въ минувшемъ 1913 году были весьма устойчивыя, но во второй половинѣ года цѣны упали, благодаря портившей зерно необычайно жаркой погодѣ и семинедѣльной забастовкѣ доковыхъ рабочихъ въ Литѣ, сильно отразившейся на всей торговлѣ въ Шотландіи.

Въ началѣ года пшеница шла по 34 шиллинга и 6 пенсовъ за четверть сѣверной манитобы «c. i. f.», высшей котировкою было 35 шиллинговъ 6 пенсовъ «c. i. f.» за № 3 сѣверной манитобы, въ октябрѣ цѣны на № 1 сѣверной манитобы «c. i. f.» пали до 32 шиллинговъ за четверть.

Пшеница ввозилась изъ Америки, Аргентины, Канады; изъ Россіи ввезли всего 6.060 тоннъ, цѣны на нее были слишкомъ высоки. Ячмень въ началѣ года, особенно пивоваренный, котировался хорошо, затѣмъ къ концу года цѣны сильно пали на 5—6 шиллинговъ за четверть. Это паденіе цѣнъ было весьма выгодно мѣстнымъ пивоварамъ, которымъ помогъ также обильный мѣстный урожай ячменя. Были дешевыя доставки изъ Смирны, Сирійскихъ портовъ, Венгріи и Даніи. Молотый ячмень доставляется, главнымъ образомъ, изъ портовъ Чернаго и Азовскаго морей и изъ Даніи, но, въ виду обильнаго мѣстнаго урожая, цѣны на него сильно упали. Кукуруза также сильно упала къ осени въ цѣнѣ, благодаря жарѣ и забастовкамъ. Цѣны на овесъ были крайне тихими — ввозъ овса былъ изъ Аргентины до осени, когда на рынокъ поступили партіи свѣжаго овса изъ Либавы и С.-Петербурга, крайне умѣренной цѣны, по 16 шиллинговъ 9 пенсовъ «c. i. f.» за четверть. Въ виду плохого урожая въ Шотландіи, спросъ на овесъ, очевидно, усилится.

Въ теченіе минувшаго 1913 года цѣны на ленъ подвергались постепенному неуклонному

паденію, благодаря очень неоживленной торговлѣ и общему большому ввозу русскаго льна на мѣстный рынокъ. Въ началѣ 1913 года цѣны на лучшій финляндскій ленъ «К» были свыше 32 шиллинговъ 10 пенсовъ «c. i. f.», нынѣ этотъ сортъ котируется по 25 фунтовъ «c. i. f.». Новыя партіи прибывшаго на рынокъ льна хороши, но не такъ, какъ этого ожидали. Нижеслѣдующая таблица приводитъ сравнительныя цѣны за три года.

	Январь 1914 года.	Январь 1913 годъ.	Январь 1812 года.
«В К К О»	ф. 38.10′	ф. 44.10′	ф. 39.00
Лифляндскій «К» .	ф. 25.10′	ф. 32.10′	ф. 27.00
Перновъ «Д» . . .	ф. 30.10′	ф. 36.10′	ф. 32.00
Дерптъ «Д»	ф. 34.10,	ф. 40.00	ф. 36.00

Черезъ Литъ было вывезено льна:

въ 1913 году	7.915	тоннъ
» 1912 »	8.305	»
» 1911 »	6.214	»

Ленъ этотъ распредѣляется по разнымъ внутреннимъ рынкамъ Шотландіи—въ Файфъ, Ланаркъ и т. п.

Съ пенькою тихо и устойчиво. На рижскіе лучшіе сорта былъ хорошій спросъ, но доставки на рынокъ не велики изъ за высокихъ цѣнъ. Зимняя отборная «Hofsprh» котируется, въ среднемъ, между 46 и 47 фунтами за тонну «ex-store less 3% discount». Для канатной пеньки употребляется, главнымъ образомъ «манила», цѣны на которую за послѣдніе шесть мѣсяцевъ пали до 28 фунтовъ за тонну, тѣмъ не менѣе большое количе-

ство русской пеньку идетъ на веревки, канаты, бечевки и т. п. Ввезено изъ разныхъ странъ пеньки въ Литъ въ 1913 году 5.648 тоннъ, въ 1912 году—6.057 тоннъ, въ 1911 году—4.906 тоннъ.

Сибирское масло имѣетъ большой спросъ на шотландскихъ рынкахъ. За истекшій 1913 годъ ввезено черезъ Литъ 22.651 тонна масла, изъ которыхъ 1.593 тонны ввезено изъ Россіи. Цѣны за тонну лучшаго сибирскаго масла 110/- за Cwt. За лучшее датское масло, успѣшно конкурирующее съ русскимъ, цѣна по 125/- за Cwt, а за второй сортъ 123/-. Партіи масла поступаютъ на рынокъ моремъ по понедѣльникамъ изъ Копенгагена и по четвергамъ изъ С.-Петербурга и Риги.

Ввозъ яицъ въ минувшемъ 1913 году превзошелъ всѣ предшествующіе годы. Всего было ввезено изъ разныхъ странъ 30.065 тоннъ яицъ, изъ коихъ на долю Россіи пришлось 16.000 тоннъ. Партіи яицъ регулярно поступаютъ на срочныхъ пароходахъ, снабженныхъ рефрижираторами, изъ С.-Петербурга и Риги, и затѣмъ скорыми поѣздами распредѣляются по внутреннимъ рынкамъ. Цѣны на яйца: русскія 12/- за большую сотню и датскія за большую сотню 14/-, лѣтомъ цѣны эти, конечно, уменьшаются.

Рыбная торговля Шотландіи процвѣтала въ минувшемъ 1913 году. Экспортъ въ Россію и Германію соленой и сушеной рыбы достигъ крупной суммы 2.000.000 фунтовъ стерлинговъ. Общая сумма экспорта достигла 3.723.000 фунтовъ стер-

линговъ. Цѣны на сельди колебались отъ 36/- до 28/- за бочку «f. o. b.» въ Литъ. Бѣлая рыба тоже шла за высокія цѣны и имѣла хорошій уловъ.

Торговое мореплаваніе, въ портахъ Ньюкастльскаго округа нѣсколько увеличилось въ минувшемъ 1913 году, по сравненію съ 1912 годомъ.

Все болѣе и болѣе развивающіяся торговыя сношенія между Россіей и Великобританіей естественно отражаются на количествѣ посѣщающихъ порты восточнаго побережья русскихъ пароходовъ.

Особенно растетъ значеніе Блайта какъ торговаго порта, хотя и другіе порты, прилегающіе къ Тайну, были болѣе посѣщаемы русскими судами въ минувшемъ 1913 году.

II.

Донесеніе Императорскаго Россійскаго Вице-Консула въ Кардифѣ.

Торговля углемъ въ 1913 году.

1913 годъ отличался громаднымъ увеличеніемъ дѣятельности въ угольной торговлѣ Кардифа и представляетъ собой новый рекордъ быстро развивающагося угольнаго центра. Это нужно, главнымъ образомъ, приписать отсутствію крупныхъ стачекъ, какъ большая стачка углекоповъ весною 1912 года, хотя мелкія остановки работъ продолжались почти безпрерывно. Затѣмъ открытіе и эксплоатація все новыхъ и новыхъ копей привлекли массу рабочей силы, а высокая заработная плата была гарантіей спокойствія и усиленной производительности.

Въ концѣ года создалось новое затрудненіе, до сихъ поръ еще не устраненное. 6 сентября нагрузчики и сортировщики угля (coal tippers & trimmers) отказались работать послѣ часа дня по субботамъ. Послѣдствіемъ этого была задержка судовъ въ порту до слѣдующей недѣли, а также задержка работъ на рудникахъ, вслѣдствіе невозвращенія порожнихъ вагоновъ. Вызванная этимъ потеря въ экспортѣ угля исчисляется въ

900.000 тоннъ въ годъ, причемъ перегрузка доковъ сдѣлалась угрожающей.

Исключительный спросъ на уголь вызвалъ увеличеніе дѣятельности въ области судоходства. Балканская война вызвала усиленное передвиженіе военныхъ судовъ, для чего потребовалось соотвѣтственное количество угля, значительная часть коего была поставлена Кардифомъ, главнымъ образомъ, по заказу великобританскаго морского вѣдомства.

Нельзя не отмѣтить ужасный взрывъ въ копяхъ Сенгенидъ, случившійся 14 октября и унесшій 439 жизней.

Всего изъ Соединеннаго Королевства за разсматриваемый годъ вывезено 73.400.118 тоннъ,— на 8.955.114 тоннъ больше, чѣмъ въ 1912 году. Угля для собственнаго потребленія судовъ, зафрахтованныхъ за границу (bunkers), вывезено 21.031.507 тоннъ, на 2.740.137 тоннъ болѣе, чѣмъ въ 1912 году.

Включая внутреннюю, береговую торговлю, коксъ и брикеты и тому подобное топливо, общій экспортъ угля изъ портовъ Южнаго Валлиса равнялся 41½ милліону тоннъ, на 5 милліоновъ тоннъ болѣе, чѣмъ въ 1912 году, причемъ на долю Кардифа пришлись почти 26½ милліоновъ тоннъ, на 3 милліона тоннъ болѣе предшествовавшаго года. Экспортъ угля изъ портовъ Бристольскаго канала равнялся 29.875.916 тоннамъ, на 3.750.172 тонны болѣе 1912 года, причемъ изъ Кардифа вывезено 19.282.496 тоннъ,

на 2.058.225 тоннъ болѣе, чѣмъ въ 1912 году. Внутренній береговой экспортъ увеличился съ 2.830.847 тоннъ до 3.036.604 тоннъ, а судами для собственнаго употребленія вывезено 3.292.076 тоннъ, на 573.026 тоннъ болѣе, чѣмъ въ 1912 году.

Важная перемѣна въ сдѣлкахъ на уголь произошла съ 1-го іюня 1913 года. Съ этого дня всѣ сдѣлки заключались безъ обычной до тѣхъ поръ 2½% уступки или учета.

Экспортъ кокса изъ Кардифа равнялся 95.656 тоннамъ, на 36.683 тонны болѣе 1912 года. Также увеличился экспортъ «патентованнаго» топлива (брикеты и тому подобное) съ 520.000 тоннъ до 716.899 тоннъ.

Средняя рыночная цѣна за лучшій кардифскій уголь (адмиралтейскій) равнялась 20 шиллингамъ 6½ пенсамъ за тонну (въ 1912 году—18 шиллинговъ). Эта высокая цѣна объясняется, конечно, большимъ спросомъ на уголь, въ связи съ балканской войной и усиленнымъ движеніемъ судовъ.

Повышеніе фрахтовъ въ 1912 году имѣло естественнымъ послѣдствіемъ развитіе судостроительной промышленности въ 1913 году. Все возрастающій всемірный торговый оборотъ и все та же балканская война и передвиженіе военныхъ судовъ обезпечили судовладѣльцамъ высокіе фрахты; послѣдніе, хотя и не удержались на прежней высотѣ, все же были выше среднихъ и упали лишь къ концу года, вслѣдствіе

увеличившейся конкуренціи судовладѣльцевъ, располагавшихъ вновь построенными судами, закрытія навигаціи въ балтійскихъ портахъ на зиму и нѣкоторой вялости въ торговлѣ.

Какъ примѣръ колебанія фрахтовъ въ отчетномъ году можно привести фрахты на Геную: 12 шиллинговъ 3 пенса—въ февралѣ и 6 шиллинговъ 9 пенсовъ—въ декабрѣ.

Что касается предметовъ ввоза, то по всѣмъ тремъ главнымъ категоріямъ его—рудничныя стойки или пропсъ, желѣзная руда и зерно и мука—нужно отмѣтить увеличеніе ввоза въ отчетномъ году. Стоекъ было ввезено 1.130.941 лодъ [1]), на 120.664 лода болѣе, чѣмъ въ 1912 году. Желѣзной руды ввезено 771.174 тонны, на 49.179 тоннъ болѣе 1912 года, и зерна и муки ввезено 398.506 тоннъ, на 23.613 тоннъ болѣе 1912 года.

Отмѣченное общее увеличеніе торговаго оборота Кардифа вызвало настоятельную необходимость въ расширеніи и улучшеніи портовыхъ приспособленій какъ въ докахъ, такъ и на портовыхъ желѣзныхъ дорогахъ. Такъ «Barry Railvay Co.» нынѣ воздвигаетъ 6 новыхъ крановъ, которые должны увеличить грузоподъемность доковъ этой компаніи на 2.000.000 тоннъ въ годъ.

---

[1]) Одинъ лодъ равняется 50 кубическимъ футамъ.

«Cardiff Railvay C°» заканчиваетъ сооруженіе дока «Королевы Александры», тогда какъ «Taff Vale Railvay C°» улучшаетъ свой докъ въ Пенартѣ. Всѣ эти новыя сооруженія и улучшенія естественно не могутъ дать надлежащихъ результатовъ пока не устранено сокращеніе работъ по субботамъ, выражающееся потерею въ 900.000 тоннъ въ годъ. Увеличеніе экспорта угля примѣрно на 3.000.000 тоннъ въ 1913 году, несмотря на всѣ принятыя мѣры, все же вызвало почти хроническія залежи въ кардифскомъ порту.

Кардифская торговая палата приняла за минувшій годъ цѣлый рядъ мѣръ для упорядоченія дѣятельности порта и развитія торговли. Среди нихъ нужно отмѣтить поощреніе занятія коммерческими науками, въ видѣ выдачи наградъ, заботы о замѣнѣ лоцманскихъ судовъ, доселѣ парусныхъ, паровыми, старанія урегулировать распредѣленіе доковыхъ крановъ между грузоотправителями, установку маяка на островѣ Скокгамъ, вмѣсто острова Скомаръ, и проч.

Тутъ же нужно отмѣтить весьма полезную мѣру, принятую ассоціацией торговыхъ палатъ въ Англіи. Эта организація циркулярно запросила всѣ торговыя палаты, въ томъ числѣ и кардифскую, не признаютъ ли онѣ желательнымъ составить вопросникъ по торговлѣ и промышленности для передачи его англійскимъ консуламъ и коммерческимъ агентамъ за границей, дабы послѣдніе могли руководствоваться этими вопросами при составленіи своихъ отчетовъ. Кардифская

торговая палата очень сочувственно отнеслась къ этой мѣрѣ и поручила своему секретарю составить списокъ пожеланій и вопросовъ по угольному дѣлу и торговлѣ.

Переходя къ торговымъ сношеніямъ Кардифа съ Россіей, нужно первымъ долгомъ отмѣтить новое увеличеніе экспорта угля, съ 466.339 тоннъ въ 1912 году до 480.605 тоннъ въ 1913 году, при чемъ это увеличеніе приходится на Ревель, Свеаборгъ и Севастополь. Наше Морское Вѣдомство усиленно закупало уголь въ Кардифѣ и дало русскимъ судовладѣльцамъ предпочтеніе, зафрахтовавъ большой процентъ русскихъ судовъ для перевозки угля въ Россію. Вѣдомство также повторило опытъ съ военными транспортами, заходившими за углемъ 5 разъ. Въ 1912 году на русскихъ судахъ изъ Кардифа было вывезено 76.721 тонна на 16 пароходахъ, тогда какъ въ 1913 году въ Россію было вывезено 120.594 1/20 тонны на 28 русскихъ судахъ, включая военные транспорты и финляндскія суда.

Русскія суда, перевозившія уголь въ Россію, со включеніемъ военныхъ транспортовъ и финляндскихъ судовъ, были слѣдующія.

1912 годъ:			1913 годъ:		
Названіе судна:	Портъ назначенія:	Тоннажъ:	Названіе судна:	Портъ назначенія:	Тоннажъ:
Геросъ.	Кронштадтъ.	3886 9/20	Тула.	Севастополь.	2404
Хюллосъ.	»	3917	Юпитеръ.	»	2564 18/20
Хеліосъ.	»	2183	Хюллосъ.	Кронштадтъ	3849
Геросъ.	»	3793 12/20	Новороссія.	»	4674 16/20
Хюллосъ.	»	3846	Бессарабія.	»	5632 5/20

1912 годъ:

Названіе судна;	Портъ назначенія:	Тоннажъ:
Героcъ.	»	3814 8/20
Хюллосъ.	»	3792
Бальва.	Либава . . .	1308 11/20
Анадырь.	» . . .	8627 4/20
Елизавета.	» . . .	6242 19/20
Кэти.	Ревель . . .	3016 17/20
Анадырь.	» . . .	9271 6/20
Анадырь.	» . . .	9356 16/20
Марсъ.	Севастополь .	4937 1/20
Россія.	»	6443 2/20
Килепинъ.	Свеаборгъ. .	2241 10/20
16 судовъ		76.721

1913 годъ:

Названіе судна:	Портъ назначенія:	Тоннажъ:
Дагмаръ.	»	3065 13/20
Великороссія	»	5530
Новороссія.	»	4676 14/20
Уно.	»	1013
Хюллосъ.	»	3842 1/20
Бессарабія.	»	5632 17/20
Синеусъ.	»	4206
Гагара.	»	4438 2/20
Бетти.	Либава . . .	4272 13/20
Кети.	» . . .	3137 7/20
Эрика.	» . . .	3124 16/20
Труворъ.	» . . .	3072 1/20
Анадырь.	» . . .	9094
Анадырь.	Ревель . .	9348 7/20
Инж. Авдаковъ.	» . .	2651 2/20
Лембитъ.	» . .	2299 18/20
Линель.	» . .	2412 2/20
Инж. Авдаковъ.	» . .	2636 13/20
Новороссія.	» . .	4592 5/20
Анадырь.	» . .	9308
Бессарабія.	» . .	5756
Бетти.	Гельсингфорсъ. . .	4296 17/20
Зигфридъ.	Гельсингфорсъ. . .	3061 14/20
28 судовъ		120.594 1/20

Всего русскихъ судовъ заходило въ минувшемъ 1913 году въ Кардифъ и его доки, Барри и Пенартъ,—77 судовъ, съ общимъ тоннажемъ въ въ 95.665 регистровыхъ тоннъ, тогда какъ въ 1912 году было 58 судовъ, съ тоннажемъ въ 75.836 регистровыхъ тоннъ.

Кокса вывезено въ Россію самое незначительное количество—985 тоннъ, и, въ виду пол-

ной возможности употреблять въ Россіи свой русскій коксъ и приготовленное изъ него топливо, нельзя предвидѣть развитіе названнаго экспорта.

Ввозъ рудничныхъ стоекъ или пропса изъ Россіи въ Кардифъ нѣсколько уменьшился,—съ 225.693 лодъ до 219.083 лодъ, но за то онъ увеличился въ Ньюпортъ и Свanси, порты, находящіеся почти рядомъ съ Кардифомъ. Мѣсто Россіи заняла снова Португалія, увеличившая свой ввозъ пропса на слишкомъ 30.000 лодъ въ Кардифъ, а также и въ Ньюпортъ и Свanси. Средняя цѣна на пропсъ стояла высокая—22 шиллинга 6 пенсовъ, нѣсколько больше, чѣмъ въ 1912 году (22 шиллинга 1 пенсъ).

Ввозъ желѣзной руды изъ Россіи уменьшился съ 19.000 тоннъ на 14.000 тоннъ, что нужно объяснить болѣе богатымъ качествомъ испанской руды, твердо держащейся на южно-валлійскомъ рынкѣ. Во всякомъ случаѣ въ Кардифѣ всегда твердый спросъ на, приблизительно, 800.000 тоннъ желѣзной руды.

Англійскіе углепромышленники за первые два мѣсяца 1914 года уже потеряли свыше 1.000.000 тоннъ на заграничныхъ заказахъ. Покупатели угля, доселѣ вѣрные кліенты англичанъ, на этотъ разъ обратились къ Германіи, въ большинствѣ случаевъ за вестфальскимъ углемъ, который начинаетъ вытѣснять англійскій уголь. Такъ, управленіе финляндскихъ желѣзныхъ дорогъ помѣстило заказъ на 50.000 тоннъ въ Вестфаліи. Шотландія получила заказъ на 80.000

тоннъ, но не могла конкурировать съ низкими цѣнами Германіи. Шведскія правительственныя желѣзныя дороги заказали въ Германіи—160.000 тоннъ, датскія желѣзныя дороги—90.000 тоннъ, въ Голландію заказано 400.000 тоннъ, въ Петербургъ и Либаву—36.000 тоннъ.

Однако, самымъ важнымъ событіемъ, встревожившимъ англійскіе торгово-промышленные круги, является заказъ, данный Германіи однимъ англійскимъ газовымъ заводомъ въ Лондонѣ на 250.000 тоннъ угля.

III.

Донесеніе Агента Императорскаго Россійскаго Консульства въ Коломбо.

Русское пароходное дѣло на Востокѣ.

Въ 1913 году, подъ вліяніемъ развившейся торговли между Россіей и Востокомъ, а также вслѣдствіе закрытія порто-франко въ Сибири, значительно увеличился тоннажъ русскихъ пароходовъ, прошедшихъ черезъ Коломбо. Всего въ 1913 году прошло черезъ Коломбо 80 пароходовъ, общаго тоннажа нетто 204.200 тоннъ. Изъ этого числа 46 пароходовъ принадлежали Добровольному Флоту, 21—Сѣверному Обществу и 5—разнымъ другимъ компаніямъ. Изъ 80 пароходовъ брали грузъ въ Коломбо 62 парохода.

Добровольный Флотъ по прежнему занимаетъ доминирующее положеніе въ морскихъ сношеніяхъ между Чернымъ моремъ и Востокомъ. Съ каждымъ годомъ число рейсовъ, совершаемыхъ Добровольнымъ Флотомъ, увеличивается. Въ 1913 году на линію Одесса - Владивостокъ вступило нѣсколько новыхъ пароходовъ Добровольнаго Флота. Сѣверное Общество также слѣдуетъ примѣру Добровольнаго Флота и увеличиваетъ число рейсовъ.

На линіи Одесса — Владивостокъ работаютъ

только два русскихъ общества: Добровольный Флотъ и Сѣверное Общество. Въ 1913 году на этой линіи было достаточно груза въ оба направленія.

На линіи Калькутта — Владивостокъ работало только Сѣверное Общество. Покупка чая русскими фирмами въ Калькуттѣ была въ отчетномъ году большая и поэтому пароходы на этой линіи работали хорошо. Весь фрахтъ, выработанный пароходами Сѣвернаго Общества на этой линіи, можно считать около 400.000 рублей.

За исключеніемъ этихъ двухъ линій, русскіе пароходы не принимали грузовъ къ перевозкѣ. Правда, Добровольный Флотъ отправилъ нѣсколько пароходовъ изъ Владивостока въ Англію съ бобами и лѣсомъ, а Сѣверное Общество занималось перевозкою риса изъ Сайгона и Бирмы въ Египетъ и Европу, но и эти рейсы не носили характера постоянныхъ и регулярныхъ пароходныхъ сообщеній.

Несмотря на болѣе чѣмъ тридцатилѣтнюю работу русскихъ пароходныхъ предпріятій на Востокѣ, наши арматоры эксплоатируютъ преимущественно только одну линію Одесса—Владивостокъ. Между тѣмъ движеніе грузовъ на Россію идетъ и въ другомъ направленіи, по другимъ линіямъ. Прежде всего нужно остановиться на грузахъ изъ Индіи въ Черное море. Изъ порта Калькутта въ 1913 году было вывезено разнаго груза (преимущественно чая и джута) на общую сумму фрахта 380.000 рублей. Весь этотъ грузъ

пошелъ въ Черное море на пароходахъ Австрійскаго Ллойда, который чрезвычайно развилъ свои пароходныя линіи на Востокѣ.

Другая многообѣщающая линія — это линія Балтійское море — Владивостокъ — Николаевскъ. Относительно жизнеспособности и коммерческаго характера этой линіи говоритъ тотъ фактъ, что съ начала 1914 года открылось пароходное сообщеніе между Гамбургомъ и Владивостокомъ, поддерживаемое двумя солидными англійскими пароходными предпріятіями. На этой же линіи издавна работаетъ германская компанія Рикмерса.

Для линіи Балтійское море — Владивостокъ необходимо на первое время поставить шесть пароходовъ съ такимъ разсчетомъ, чтобы совершать ежемѣсячные рейсы. Пароходы должны быть лучшаго типа грузовиковъ, т. е. обладать вмѣстимостью въ 500.000 килограммовъ и скоростью не менѣе 13 узловъ.

Изъ Балтійскаго моря эти пароходы получатъ наши военные грузы. Изъ Германіи идетъ на Востокъ цементъ и другой массовый грузъ. Изъ Англіи имѣется огромное количество грузовъ на Коломбо, Сингапуръ и Китай (главнымъ образомъ желѣзнодорожные матеріалы). Всѣ эти грузы русскіе пароходы могутъ получить, если только они гарантируютъ скорость и срочность перевозки.

Въ обратномъ направленіи имѣется еще больше груза. Изъ Владивостока и портовъ Китая всегда можно получить массовый грузъ бобовъ,

лѣса или земляныхъ орѣшковъ. Изъ Гонгъ-Конга идутъ орѣшки, изъ Сингапура въ балтійскіе порты Россіи идетъ копра, гамбія, резина, изъ Коломбо въ тѣ же порты идетъ копра и чай. Кромѣ того, при наличности хорошей скорости пароходовъ, изъ Коломбо и Калькутты можно получить десятки тысячъ тоннъ чая, графита, резины и т. д. Въ Германію изъ Коломбо идетъ въ огромномъ количествѣ копра и другіе колоніальные продукты. Можно заранѣе сказать, что, при правильной организаціи этой линіи, на русскіе пароходы пойдетъ много грузовъ. Но весь успѣхъ этой линіи лежитъ въ соотвѣтствующемъ типѣ пароходовъ. Работать на этой линіи съ пароходами типа линіи Одесса—Владивостокъ нельзя.

Балтійская линія имѣетъ не только большое значеніе для развитія прямой русской торговли съ Азіей, но эта линія имѣетъ также государственное значеніе.

IV.

Донесенія Императорскаго Россійскаго Генеральнаго Консула въ Копенгагенѣ.

I. Внѣшняя торговля Даніи въ 1912 году.

Новѣйшій и, какъ всегда, прекрасно составленный очередной обзоръ Королевско-Датскаго Статистическаго Департамента о движеніи внѣшней торговли Даніи въ 1912 году представляетъ громадный интересъ и не только для самихъ датчанъ, но и не менѣе для иностранныхъ торгово-промышленныхъ круговъ, находящихся въ постоянныхъ оживленныхъ торговыхъ сношеніяхъ съ этой маленькой, но высоко культурной и во всѣхъ отношеніяхъ быстро прогрессирующей страной.

И, въ самомъ дѣлѣ, несмотря на незначительность территоріи, не превышающей 38.971,12 квадратныхъ километровъ, и малочисленность народонаселенія, всего въ 2.757.076 душъ обоего пола, общій товарообмѣнъ Даніи съ заграницею достигъ въ отчетномъ 1912 году внушительной цифры 9.700 милліоновъ килограммовъ, оцѣниваемыхъ въ 1.822 милліона кронъ, между тѣмъ, какъ всего двадцать лѣтъ тому назадъ соотвѣтственныя цифры не превышали 3.853 милліоновъ килограммовъ, на сумму 592 милліона кронъ въ

годъ, т. е. были почти въ три раза меньше современныхъ размѣровъ датскаго международнаго товарообмѣна, причемъ за одинъ лишь послѣдній 1912 годъ, по сравненію съ предшествовавшимъ 1911 годомъ, ростъ датской внѣшней торговли выразился въ крупной цифрѣ 668 милліоновъ килограммовъ, на сумму 200 милліоновъ кронъ.

Если изъ показанныхъ выше общихъ данныхъ выключить цѣнности, служившія предметомъ лишь транзитной торговли, и, слѣдовательно, въ странѣ не оставшіяся, то собственный товарообмѣнъ Даніи съ другими государствами не превышалъ въ 1912 году 8.560 милліоновъ килограммовъ, стоимостью въ 1.335,3 милліоновъ кронъ, противъ 7.374 милліоновъ килограммовъ и 1.159,9 милліоновъ кронъ 1911 года, такъ что и въ этомъ случаѣ обороты значительно возрасли, и именно количественно—на 1.186 милліоновъ килограммовъ, и стоимостью—на 1,754 милліона кронъ, причемъ ввозъ возросъ на 1,153 милліона кронъ, а вывозъ увеличился на 60,1 милліоновъ кронъ.

Изъ показаннаго выше товарообмѣна, въ количествѣ 8.560 милліоновъ килограммовъ, на сумму 1.335,3 милліоновъ кронъ, на долю ввоза для потребленія приходится 7.170 милліоновъ килограммовъ, на сумму 738,6 милліоновъ кронъ, и вывозъ собственно датскихъ произведеній составилъ не болѣе 1.390 милліоновъ килограммовъ, оцѣненныхъ въ суммѣ 596,7 милліоновъ кронъ. Ввезено такимъ образомъ цѣнностей на 141,9 милліоновъ кронъ больше, чѣмъ вывезено. Въ

предшествовавшемъ 1911 году ввозъ превышалъ вывозъ не болѣе, какъ на 86,7 милліоновъ кронъ; разница дѣйствительно значительная, указывающая, какъ будто, на замѣтное ухудшеніе датскаго торговаго баланса, но это есть явленіе кажущееся и объясняется исключительно высокими конъюнктурами на иностранное сырье въ отчетномъ году, а слѣдовательно должно быть отнесено къ причинамъ міровогo характера.

Въ отчетномъ 1912 году изъ всего ввоза, въ количествѣ 7.170 милліоновъ килограммовъ, предназначавшихся для внутренняго потребленія, какъ и всегда около половины, а именно 3.501 милліонъ килограммовъ, составляли уголь и коксъ; 1.485 милліоновъ килограммовъ—зерновой хлѣбъ и кормовые продукты; 552 милліона килограммовъ — лѣсные товары; 701 милліонъ килограммовъ—минералы и землеудобрительныя вещества, и лишь 931 милліонъ килограммовъ ввезено всякихъ иныхъ товаровъ. Въ другой стороны, экспортъ собственно датскихъ произведеній опредѣлился, какъ уже сказано было выше, въ количествѣ не болѣе 1.390 милліоновъ килограммовъ, изъ коихъ 620 милліоновъ килограммовъ относились къ минераламъ и химическимъ веществамъ (главнымъ образомъ цементъ, разнаго рода строительный камень и мѣлъ); 391 милліонъ килограммовъ составляли домашнія животныя и продукты животноводства; 174 милліона килограммовъ — зерновой хлѣбъ, кормовые продукты и произведенія садоводства и огородничества, и лишь 205

милліоновъ килограммовъ было вывезено иныхъ продуктовъ.

Ввозя къ себѣ, главнымъ образомъ, разнаго рода сырье, въ странѣ вовсе не имѣющееся, или сырые и полуобработанные товары, производимые ею въ недостаточномъ количествѣ, Данія вывозитъ преимущественно продукты сельскаго хозяйства и животноводства: масло, свинину, мясо, яйца и т. п., составляющія ежегодно до $^7/_8$ цѣнности всего ея заграничнаго отпуска, какъ это видно изъ нижеслѣдующей таблицы.

	Произведеній сельскаго хозяйства и животноводства.	Другихъ товаровъ.	Всего
	Въ милліонахъ кронъ.		
въ 1910 г. вывезено . .	441,0	49,4	490,4
» 1911 » » . .	478,3	58,3	536,6
» 1912 » » . .	524,6	72,1	596,7

Въ числѣ иностранныхъ государствъ, съ которыми Данія находится въ постоянныхъ торговыхъ сношеніяхъ, первое мѣсто занимаютъ Англія и Германія, на долю которыхъ приходилось въ 1912 году не менѣе 67% всего датскаго международнаго товарообмѣна, причемъ Англія является важнѣйшимъ потребителемъ датскихъ произведеній (60,2%), а Германія доминируетъ надъ всѣми другими государствами по ввозу (38,5%).

Засимъ въ порядкѣ постепенности слѣдуютъ Швеція, Россія съ Финляндіей, Сѣверо-Американскіе Соединенные Штаты и т. д., какъ это наглядно показано въ нижеслѣдующей таблицѣ.

Страны.	Общій ввозъ.	Общій вывозъ: датскихъ произведеній.	Общій вывозъ: иностранныхъ товаровъ.	Общій товарообмѣнъ.
	%.	%.	%.	%.
Великобританія и Ирландія	16,6	60,2	16,0	33,9
Германія	38,5	26,7	26,0	33,1
Швеція	8,4	2,5	21,3	6,8
Европейская Россія съ Финляндіей и Сибирью	8,9	1,5	9,7	6,0
Сѣверо - Американскіе Соединенные Штаты	8,5	0,6	6,8	5,3
Норвегія	1,1	1,7	9,8	1,8
Голландія	2,6	0,8	0,7	1,7
Франція	2,4	0,5	0,1	1.5
Аргентина	2,3	0,1	0,0	1,3
Австро-Венгрія	0,7	1,4	0,3	0,9
Бельгія	1,2	0,2	0,4	0,8
Другія страны	8,0	3,4	6,4	6,1
Страны необозначенныя	0,8	0,4	2,5	0,8
	100,0	100,0	100,0	100,0

Въ абсолютныхъ цифрахъ датская внѣшняя торговля по государствамъ выражается за 1912 годъ слѣдующею таблицею.

Названіе странъ.	Общій ввозъ.	Общій вывозъ.	Всего.
	Въ 1.000 кронъ.		
Германія	314.246	181.646	495.892
Великобританія и Ирландія	135.886	373.079	508.965
Швеція	69.060	33.352	102.412
Россія съ Финляндіей, Сибирью и проч. Азіатскія владѣнія	73.083	16.599	89.682

Названіе странъ.	Общій ввозъ.	Общій вывозъ.	Всего.
	Въ 1.000 кронъ.		
Сѣверо-Американскіе Соединенные Штаты	69.354	9.439	78.793
Норвегія	9.166	18.541	27.707
Голландія	20.863	5.270	26.133
Франція	19.406	3.302	22.708
Австро-Венгрія	5.584	8.398	13.982
Всего въ 1912 году .	817.512	682.082	1.499.594
Всего въ 1911 году	705.500	626.761	1.332.261

Обращаясь засимъ къ обзору торговыхъ сношеній Даніи съ ея важнѣйшими контрагентами,— Германіей и Англіей,—необходимо отмѣтить нижеслѣдующія цифровыя данныя о датско-германской торговлѣ за послѣднее пятилѣтіе:

	Датскій вывозъ въ Германію.	Германскій ввозъ въ Данію.
	Въ милліонахъ кронъ.	
1908 г.	121,9	238,5
1909 »	133,1	256,9
1910 »	124,7	241,5
1911 »	160,0	265,8
1912 »	181,6	314,2

Главнѣйшими статьями датскаго вывоза въ Германію въ 1912 году, какъ и всегда, служили слѣдующіе:

лошади	на	18,1	миллiоновъ	кронъ
рогатый скотъ	»	35,6	»	»
мясо и сало	»	30,1	»	»
рыба	»	10,5	»	»
молочные продукты . . .	»	40,1	»	»
ячмень	»	5,1	»	»

сахаръ . . . . на	4.8	милліоновъ	кронъ
кожи и шкуры . . . . . »	12,5	»	»

Германіей вывезены въ Данію, главнымъ образомъ, слѣдующіе товары:

зерновой хлѣбъ и кормовые продукты, а также сѣмена на	75,3	милліоновъ	кронъ
пряжа и мануфактура на .	50,9	»	»
металлы и издѣлія изъ нихъ на	57,6	»	»

Датско-англійская торговля за послѣднее пятилѣтіе представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	Датскій вывозъ въ Англію.	Англійскій ввозъ въ Данію.
	Въ милліонахъ кронъ.	
1908 г.	337,0	109,5
1909 »	329,6	113,5
1910 »	341,4	117,2
1911 »	353,5	115,3
1912 »	373,1	135,9

Главнѣйшими статьями датскаго вывоза въ Англію служили въ 1912 году:

масло коровье . . . . . на	182,1	милліоновъ	кронъ
свинана . . . . »	140,7	»	»
яйца . . . . »	26,2	»	»

Важнѣйшими товарами англійскаго ввоза въ Данію являются следующіе:

каменный уголь, коксъ и т. п. топливо . . . . на	56,7	милліоновъ	кронъ
металлы и машины . . . . »	15,4	»	»
мануфактура и пряжа . . . »	28,3	»	»
суда готовыя . . . . »	3,2	»	»
жмыхи . . . . »	3,2	»	»

Значительное возрастаніе въ 1912 году англійскаго ввоза въ Данію объясняется, главнымъ образомъ, усиленнымъ привозомъ англійскаго каменнаго угля, увеличившимся съ 43,6 милліоновъ кронъ до 56,7 милліоновъ кронъ въ 1912 году, а также ввозомъ металловъ и машинъ, возросшаго съ 11,1 милліона кронъ до 15,4 милліоновъ кронъ въ отчетномъ 1912 году. Что же касается до датскаго вывоза въ Великобританію, то его очень замѣтное возрастаніе въ 1912 году, по сравненію съ предшествовавшимъ 1911 годомъ, съ 353,5 милліоновъ кронъ до 373,1 милліоновъ кронъ, должно быть отнесено исключительно къ увеличенному экспорту въ Англію свинины (бэконъ) и значительному вздорожанію цѣнъ на этотъ товаръ въ Англіи.

За этими двумя государствами, т. е. Германіей и Англіей, обороты коихъ съ Даніей составляли въ отчетномъ году не менѣе 67% всего ея международнаго товарообмѣна, вниманія заслуживаютъ до извѣстной степени еще Швеція, Россія, и Сѣверо-Американскіе Соединенные Штаты, участвующія, въ общей сложности, въ размѣрѣ не болѣе 18,1% датской внѣшней торговли.

Изъ названныхъ трехъ государствъ первымъ по размѣрамъ торговаго оборота съ Даніей является Швеція. За пятилѣтній періодъ времени товарообмѣнъ между этими двумя странами опредѣляется слѣдующими цифрами.

	Датскій вывозъ въ Швецію.	Шведскій ввозъ въ Данію.
	Въ милліонахъ кронъ.	
1908 г.	46,1	58,1
1909 »	39,5	58,3
1910 »	22,9	56,3
1911 »	30,9	67,3
1912 »	33,4	69,1

Датскій вывозъ въ Швецію постоянно за послѣднее время, прогрессирующій и достигающій въ отчетномъ году значительной суммы 33,4 милліоновъ кронъ, заключается болѣе чѣмъ на половину въ транзитныхъ операціяхъ (на 18,2 милліоновъ кронъ), обнимающихъ рядъ продуктовъ (кофе, керосинъ, мануфактура, пряжа, металлическія издѣлія, резиновые товары и т. п.), получаемыхъ Швеціей изъ южно-европейскихъ и заокеанскихъ странъ съ перегрузкою въ Копенгагенѣ и его вольной гаванѣ. Напротивъ того, шведскій ввозъ въ Данію, ничего съ транзитомъ общаго неимѣющій, состоитъ исключительно изъ шведскихъ произведеній почвы и промышленности.

Важнѣйшими статьями шведскаго ввоза въ Данію служили въ 1912 году слѣдующія товары:

лѣсъ необработанный на		21,3	милліоновъ	кронъ
лѣсъ обработанный, главнымъ образомъ древесная масса . .	на	5,0	»	»
масло коровье	»	10,8	»	»

металлы, машины, суда, повозки и т. п.	на	5,2	милліоновъ	кронъ
мѣха и шкуры	»	4,4	»	»
лошади	»	4,1	»	»
продукты животноводства . .	»	3,7	»	»

Шведскій ввозъ, значительно увеличившійся въ 1912 году, по сравненію съ предшествовавшимъ 1911 гододомъ, достигъ рекордной до сихъ поръ суммы въ 69,1 милліоновъ кронъ, болѣе чѣмъ вдвое превышающей цѣнность датскаго вывоза въ Швецію, составлявшаго, какъ показано выше, не болѣе 33,4 милліоновъ кронъ, со включеніемъ сюда и транзитныхъ товаровъ.

Увеличился также и ввозъ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ, опредѣлившійся за 1912 годъ въ суммѣ 69,4 милліоновъ кронъ и, стало быть, поровнявшійся съ шведскимъ ввозомъ. Однако, въ сравненіи съ тѣмъ, что было еще лѣтъ пять-шесть тому назадъ, американская вывозная торговля съ Даніею все же потерпѣла значительный уронъ, вслѣдствіе конкуренціи аргентинскаго и въ особенности германскаго зерна.

О датскомъ вывозѣ въ С.-А. Соединенные Штаты, даже со включеніемъ въ него транзитныхъ русскихъ товаровъ, напримѣръ шкуръ, и вообще балтійскихъ товаровъ, говорить почти не приходится, до того онъ незначителенъ (9,4 милліоновъ кронъ).

Цифровыя данныя о датско-американскомъ товарообмѣнѣ за послѣднее пятилѣтіе представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Датскій вывозъ въ Сѣверо-Американскіе Соединенные Штаты.	Ввозъ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ въ Данію.
	Въ милліонахъ кронъ.	
1908 г.	24,8	112,9
1909 »	32,8	86,2
1910 »	4,8	51,7
1911 »	7,6	63,4
1912 »	9,4	69,4

Русско - датскій товарообмѣнъ, значительно уступающій по цѣнности шведско - датской торговлѣ, но на десять слишкомъ милліоновъ превышающій обороты датско-американской торговли, хотя и прогрессировалъ въ 1912 году, по сравненію съ предшествовавшимъ отчетному годомъ, но въ очень незначительной степени, а именно— всего на одинъ милліонъ кронъ по ввозу къ намъ, и еще того меньше по нашему вывозу въ Данію, какъ это видно изъ нижеслѣдующаго сопоставленія за послѣднее пятилѣтіе.

	Русскій ввозъ въ Данію.	Датскій вывозъ въ Россію.
	Въ милліонахъ кронъ.	
1908 г.	66,7	40,1
1909 »	83,2	29,8
1910 »	63,2	12,8
1911 »	72,4	15,6
1912 »	73,1	16,6

Что касается причинъ столь медленнаго развитія обоюдныхъ торговыхъ сношеній нашихъ съ

Данiей, то онѣ двоякаго рода: во первыхъ—въ значительной степени однородный характеръ главныхъ отраслей народнаго хозяйства въ обоихъ государствахъ—земледѣлiя и сельскаго хозяйства, а во вторыхъ—засилiе германской конкуренцiи по сбыту въ Данiи зерновoго хлѣба и перемолочныхъ продуктовъ, а также кормовыхъ продуктовъ, что ясно видно изъ нижеслѣдующей таблицы.

Ввозъ изъ:	Пшеницы. 1912 г.	Пшеницы. 1911 г.	Муки пшеничной. 1912 г.	Муки пшеничной. 1911 г.	Ржи. 1912 г.	Ржи. 1911 г.
	Въ миллiонахъ килограммовъ.					
Германiи	70,9	43,6	29,3	27,8	154,4	140,5
Россiи	3,2	9,9	0,0	0,0	23,5	30,6
Сѣверо - Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ	48,6	24,3	19,0	22,5	0,0	—
другихъ странъ	—	—	—	—	—	—
Всего	161,6	83,7	52,3	54,0	180,8	172,7

Ввозъ изъ:	Муки ржаной, 1912 г.	Муки ржаной, 1911 г.	Овса. 1912 г.	Овса. 1911 г.	Ячменя. 1912 г.	Ячменя. 1911 г.
	Въ миллiонахъ килограммовъ.					
Германiи	16,1	15,1	54,5	60,5	4,8	17,6
Россiи	0,0	0,0	0,0	2,1	7,7	55,5
Сѣверо - Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ	0,0	0,0	—	—	—	—
другихъ странъ	—	—	—	—	—	—
Всего	16,2	15,5	60,4	63,0	17,1	88,0

Ввозъ изъ:	Хлопчатобумажныхъ выжимокъ. 1912 г.	1911 г.	Подсолнечныхъ выжимокъ. 1912 г.	1911 г.	Выжимокъ изъ земляныхъ орѣховъ. 1912 г.	1911 г.
	Въ милліонахъ килограммовъ.					
Германіи	14,4	5,1	7,3	11,1	0,6	0,5
Великобританіи	6,0	3,3	4,1	0,5	—	—
Россіи	43,4	21,0	168,1	133,0	0,0	0,0
Сѣверо - Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ	178,5	146,5	0,0	0,0	0,3	0,0
другихъ странъ	—	—	—	—	—	—
Всего	245,5	176,4	184,3	148,9	25,9	26,6

Ввозъ изъ:	Сойи (Soya). 1912 г.	1911 г.	Рапсовыхъ выжимокъ. 1912 г.	1911 г.	Конопляныхъ выжимокъ. 1912 г.	1911 г.
	Въ милліонахъ килограммовъ.					
Германіи	5,6	6,7	3,7	3,2	14,2	29,3
Великобританіи	7,5	62,6	0,0	0,0	0,7	1,4
Россіи	0,0	0,2	0,5	0,4	25,4	37,1
Сѣверо - Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7
другихъ странъ	—	—	—	—	—	—
Всего	14,1	70,2	6,4	5,9	40,5	68,5

За послѣдній 1912 годъ главнѣйшими статьями нашего ввоза въ Данію служили слѣдующіе товары.

	Изъ Европейской Россіи.	Изъ Финляндіи.	Изъ Сибири и Азіатскихъ владѣній.
	Въ 1.000 кронъ.		
Животныя живыя	1.948	4	—
Пищевые животные продукты	3.865	293	16.638[1])

[1]) Въ томъ числѣ на 16.584.000 кронъ коровьяго масла.

	Изъ Европейской Россіи.	Изъ Финляндіи.	Изъ Сибири и Азіатскихъ владѣній.
	Въ 1.000 кронъ.		
Зерновой хлѣбъ	5.886	1	44
Сѣмена и кормовые продукты	31.175	87	—
Произведенія садоводства и огородничества . . .	119	7	—
Колоніальные товары . .	328	47	—
Напитки спиртные и иные	104	—	—
Ткани	271	1	39
Пряжа и нитки	46	—	—
Мануфактурные товары .	3	21	—
Мѣхъ, волосъ, перья, кость и т. п.	776	1.878	—
Издѣлія изъ мѣха, волоса, кости и т. п.	4	4	—
Сало, масло, каучукъ, деготь и т. п.	484	17	—
Издѣлія изъ сала, каучука, масла и пр. . .	104	10	—
Лѣсъ необработанный, или грубо обработанный	1.376	5.140	4
Лѣсъ обработанный . .	450	10	—
Разныя растительныя вещества	1.291	—	160
Писчая бумага и издѣлія	15	301	—
Другія издѣлія изъ растительныхъ веществъ . .	18	—	1
Химико-техническія произведенія и удобренія	9	—	—
Минералы сырые и малообработанные	6	—	—

	Изъ Европейской Россіи.	Изъ Финляндіи.	Изъ Сибири и Азіатскихъ владѣній.
	Въ 1.000 кронъ.		
Желѣзо и сталь и издѣлія изъ оныхъ. . . .	2	—	—
Иные металлы и издѣлія изъ оныхъ. . . .	1	17	—
Суда, повозки, машины и инструменты. . . .	32	19	—
Товары иные непоименованные	4	5	18
Итого	48.317	7.862	169.04
Всего.	73.083.000 кронъ.		

Какъ и въ предыдущемъ 1911 году вниманія заслуживаетъ все увеличивающійся ввозъ въ Данію кормовыхъ жмыховъ, достигшій въ отчетномъ году 238,1 милліоновъ килограммовъ, противъ 192,1 милліоновъ килограммовъ предшествовавшаго 1911 года, и не болѣе 116,5 милліоновъ килограммовъ 1910 года. Въ этомъ случаѣ Россія идетъ во главѣ всѣхъ другихъ странъ, завладѣвъ болѣе чѣмъ половиною всего этого ввоза (238 милліоновъ килограммовъ изъ 529,2 милліоновъ килограммовъ).

Очень важною статьею нашего постояннаго ввоза въ Данію является коровье масло (въ боченкахъ), идущее почти исключительно изъ Сибири и ввезенное въ 1912 году на сумму 18.013.000 кронъ, въ томъ числѣ на 16.584.000 кронъ изъ

Сибири, на 1.267.000 кронъ изъ Европейской Россіи и на 172.000 кронъ изъ Финляндіи, противъ всего 20,6 милліоновъ кронъ предшествовавшаго 1911 года и 17,2 милліоновъ кронъ въ 1910 году.

Однако масло наше лишь въ незначительномъ количествѣ остается въ Даніи для потребленія (отъ 2 до 3 милліоновъ килограммовъ), а служитъ почти исключительно предметомъ транзитной торговли, направляясь преимущественно въ Германію и Англію. Послѣ зернового хлѣба, кормовыхъ жмыховъ и коровьяго масла, составляющихъ около 3/4 всего нашего ввоза въ Данію, упоминанія заслуживаютъ развѣ еще живыя животныя (лошади), лѣсъ и растительныя вещества (льняное и подсолнечное сѣмя), ввозъ коихъ, хотя и нѣсколько увеличился въ отчетномъ году, но все же настолько еще незначителенъ, что какого либо замѣтнаго значенія не имѣетъ.

О датскомъ вывозѣ въ Россію, со включеніемъ Финляндіи и всѣхъ нашихъ азіатскихъ владѣній, не превышавшемъ въ 1912 году 16,6 милліоновъ кронъ, особо говорить не приходится, тѣмъ болѣе, что значительная часть этихъ цѣнностей, а именно 8,3 милліоновъ кронъ, должна быть отнесена къ транзитной торговлѣ и составляла товары не датскаго происхожденія.

Датскій вывозъ въ Россію и Финляндію изображается нижеслѣдующей таблицей.

Вывозъ собственно датскихъ товаровъ.

	Въ Европейскую Россію.	Въ Финляндію.	Въ Сибирь.
	Въ 1.000 кронъ.		
Животныя живыя	285	—	—
Свинина и мясо	8	29	—
Молочные продукты	1	7	—
Иные продукты животноводства .	1	21	5
Зерновой хлѣбъ	4	337	3
Сѣмена и кормовые продукты . .	88	27	—
Колоніальные товары	3	32	—
Шкуры, кость, волосъ	351	38	—
Масла, деготь и т. п.	99	66	—
Минералы, сырые или малообработанные	1.294	1.080	1
Желѣзный товаръ	216	96	2
Суда, машины и т. п.	2.167	185	60
Другіе товары	787	810	180
	5.304	2.728	251

Вывозъ товаровъ не датскаго происхожденія.

	Въ Европейскую Россію.	Въ Финляндію.	Въ Сибирь.
	Въ 1.000 кронъ.		
Молочные продукты	—	275	—
Иные продукты животноводства .	47	185	—
Колоніальные товары	271	134	—
Мануфактурные товары	24	1.142	—
Шкуры, кости, волосъ	260	569	—
Масла, каучукъ и т. п.	59	31	—
Другіе товары	1.815	3.503	—
Итого	2.476	5.839	—

II. Рыбопромышленность въ Даніи.

Окружающія Данію моря и проливы даютъ населенію обильную пищу и постоянный и все возрастающій доходъ мѣстной рыбопромышленности, являющейся далеко не послѣднимъ звеномъ въ датскомъ народномъ хозяйствѣ.

Согласно имѣющимся оффиціальнымъ статистическимъ свѣдѣніямъ, доходъ съ морскихъ рыбныхъ промысловъ въ Даніи опредѣляется за послѣдніе три года слѣдующими цифрами:

1911 г.	1910 г.	1909 г.
Въ кронахъ.		
15.230.000	13.844.300	12.467.000

По спеціальностямъ промысловъ доходъ этотъ распредѣляется слѣдующимъ образомъ.

	1911 г.	1910 г.	1909 г.
	Въ кронахъ.		
Сельдяной промыселъ .	2.581.800	2.069.400	2.386.000
Тресковый » .	1.913.400	2.436.000	1.512.800
Палтусовый » .	4.661.700	4.339.400	4.848.900
Ловъ угря	4.165.800	3.518.300	2.539.300

По тѣмъ же оффиціальнымъ свѣдѣніямъ, цѣнность рыбнаго экспорта изъ Даніи, не превышавшая долгое время 7—8 милліоновъ кронъ ежегодно, за послѣдній отчетный 1912 годъ, вслѣдствіе количественнаго увеличенія вывоза и благодаря возрастанію цѣнъ, достигла суммы въ 10,7 милліоновъ кронъ, изъ коихъ на 7,6 милліоновъ кронъ вывезено въ Германію и на 2 милліона кронъ — въ Англію, а остальное пошло преимущественно въ Швецію.

Вывозятся, главнымъ образомъ, сельди, камбала и угорь, какъ это усматривается изъ нижепомѣщенной таблицы.

	1912 г.	1911 г.	1910 г.
	Въ кронахъ.		
Сельди вывезено . . .	1.146.000	830.000	632.000
Камбалы » . . .	4.042.000	2.299.000	1.990.000
Угря » . . .	3.212.000	2.647.000	2.376.000
Рыбы иной свѣжей вывезено	1.896.000	1.737.000	1.915.000

Не обладая сколько нибудь крупными проточными рѣками, Данія не имѣетъ своей прѣсноводной рыбы, которая, встрѣчающаяся въ Россіи въ изобиліи, датскимъ народнымъ массамъ почти совершенно неизвѣстна, составляя даже для ничтожнаго меньшинства зажиточнаго населенія лишь предметъ исключительной гастрономической потребности.

О незначительности привоза въ Данію прѣсноводной рыбы можно судить по нижеслѣдующимъ статистическимъ даннымъ.

	1912 г.	1911 г.
	въ 100 килограммахъ.	
1. Рыба прѣсноводная живая:		
изъ Германіи	6	10
» Швеціи.	—	2
Итого.	6	12
2. Рыба прѣсноводная не живая:		
изъ Швеціи.	5	6
» Финляндіи	3	4
» др. странъ	1	4
Итого	9	14

	1912 г.	1911 г.
	въ 100 килограммахъ.	
3. Лосось и пеструшка:		
изъ Гамбурга	93	82
» ост. Германіи. . . .	54	38
» Англіи	45	13
» Норвегіи	366	442
» Швеціи.	293	614
» Брит. Сѣв. Америки.	60	80
» С. А. Соед. Штатовъ.	362	604
» Исландіи.	1	16
» др. странъ	3	7
Итого.	1.277	1.896
4. Сельди:		
изъ Норвегіи	7.197	21.768
» Швеціи.	25.439	28.398
» др. странъ	72.046	896
Итого.	104.682	51.062
5. Треска:		
изъ Германіи.	1	50
» Норвегіи	6	8
» Швеціи.	1.349	1.468
» Ферерскихъ остр.. .	249	463
» др. странъ	75	—
Итого.	1.680	1.989
6. Палтусъ:		
изъ Гамбурга	10	20
» ост. Германіи. . . .	4	65
» Норвегіи	1.510	1.161
» Швеціи.	17	197
» Исландіи.	64	317
» Гренландіи	14	7
» др. странъ	—	12
Итого.	1.619	1.779

	1912 г.	1911 г.
	въ 100 килограммахъ.	
7. Камбала и иная рыба плоская:		
изъ Норвегіи	13	20
» Швеціи	8	21
» др. странъ	75	4
Итого	96	45
8. Макрель:		
изъ Англіи	56	106
» Норвегіи	2.683	4.331
» Швеціи	3.068	3.260
Итого	5.807	7.697
9. Угорь:		
изъ Германіи	92	152
» Норвегіи	796	2.195
» Швеціи	3.272	2.383
» др. странъ	42	—
Итого	4.202	4.730
10. Лолосина соленая и копченая:		
изъ Гамбурга	503	758
» ост. Германіи	363	223
» Норвегіи	44	31
» Швеціи	20	78
» С. А. Соед. Штатовъ	5.350	4.672
» Гренландіи	273	408
» др. странъ	40	43
Итого	6.603	6.213
11. Кильки консервированныя:		
изъ Гамбурга	1	—
» Норвегіи	47	148
» Швеціи	6	8
» Голландіи	3	2
» Франціи	1	4
Итого	108	162

	1912 г.	1911 г.
	въ 100 килограммахъ.	
12. Сельди соленыя:		
изъ Германіи	298	599
» Норвегіи.	49.359	50.255
» Швеціи.	1.235	1.884
» Исландіи.	21.450	20.695
» др. странъ	123	251
Итого.	72.465	73.684
13. Сельди копченыя:		
изъ Германіи	112	133
» Норвегіи	8	2
» Швеціи	2	2
» др. странъ	—	6
Итого.	122	143
14. Кильки соленыя:		
изъ Англіи	840	150
» Норвегіи	1.088	1.617
» Швеціи.	204	271
» др. странъ	—	10
Итого.	2.132	2.048
15. Треска:		
съ Ферерскихъ острововъ.	19.072	16.590
изъ Исландіи	68.621	42.948
» др. странъ	290	119
Итого.	87.983	59.657
16. Лабарданъ, а также угорь копченый или соленый:		
изъ Германіи	3	14
» Норвегіи	13	57
» Швеціи.	12	—
» Брит. Сѣв. Америки.	—	101
» С. А. Соед. Штатовъ.	4	8
» Исландіи.	1	8
» др. странъ	—	4
Итого.	33	192

	1912 г.	1911 г.
	въ 100 килограммахъ.	
17. Рыбая иная не въ свѣжемъ видѣ:		
изъ Норвегіи	20	114
» Соед. Штатовъ . . .	13	—
» Исландіи	372	419
» Гренландіи	1.162	767
» др. странъ	14	2
Итого	1.581	1.302
18. Икра, устрицы, ракушки маринованныя:		
изъ Гамбурга	7	9
» ост. Германіи	4	2
» Россіи	13	9
Итого	24	20

Изъ приведенныхъ данныхъ наглядно усматривается абсолютное неучастіе Россіи въ ввозѣ въ Данію иностранныхъ рыбныхъ товаровъ, если, конечно, не считать нашей вездѣ такъ высоко цѣнимой икры, привозъ коей держится, однако, какъ видно, въ весьма скромныхъ размѣрахъ, не превысившихъ въ послѣднемъ отчетномъ году 1.300 килограммовъ, или около 80 пудовъ. Къ тому же слѣдуетъ имѣть въ виду, что весьма значительныя массы ввозимой въ датскую таможенную черту или въ Копенгагенскую вольную гавань заграничной рыбы, въ особенности съ острова Исландіи, изъ Гренландіи, а также съ Ферерскихъ острововъ, въ странѣ не остаются, а служатъ лишь предметомъ транзитной торговли.

Наши же высококачественные рыбные товары представляются, повидимому, недосягаемыми по

цѣнѣ, для того, чтобы можно было разсчитывать на сколько-нибудь значительное ихъ распространеніе среди датскихъ народныхъ массъ. Такія оптовыя цѣны, какъ, напримѣръ, 28—40 кронъ за килограммъ свѣжей зернистой икры, смотря по сезону, и отъ 17—23 кронъ за паюсную, исключаютъ, конечно, всякую надежду на сколько нибудь существенное увеличеніе сбыта этихъ товаровъ въ странѣ съ народонаселеніемъ, не достигающимъ и полныхъ трехъ милліоновъ душъ.

V.

Донесенія Императорскаго Россійскаго Консула въ Штетинѣ.

I. Судоходство порта Штетина.

Въ 1913 году предполагалось открыть движеніе по заново перестроенному, вѣрнѣе даже вновь построенному, каналу между р.р. Гавель и Шпрэ—съ одной стороны, и р. Одеръ—съ другой, который соединяетъ Берлинъ, чрезъ Штетинъ, съ моремъ (кратчайшимъ путемъ) и который, не будучи еще законченъ, получилъ громкое названіе «Grossschiffahrtsweg»,—пути для большихъ судовъ. Но если новый каналъ, движеніе по которому теперь открывается въ маѣ 1914 года, и не будетъ пропускать особенно крупныя суда и подавно морскія суда, какъ думали многіе, а лишь суда и баржи, вмѣстимостью до 600 тоннъ и, быть можетъ, до 700 тоннъ, все же онъ представляетъ изъ себя не только послѣднее слово каналостроительной техники, но и сооруженіе въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ пока единственное въ своемъ родѣ.

Старый Финовскій каналъ, прорытый въ 1744—1746 г.г., по которому берлинскій раіонъ до сего времени направлялъ большую часть своихъ произведеній къ морю, въ Штетинъ, и по

которому получалъ еще болѣе значительную часть потребнаго топлива и сырья, имѣлъ въ длину всего 66 километровъ, противъ 100 километровъ новаго канала, и пропускалъ суда и баржи, вмѣстимостью всего по 200 тоннъ и, такимъ образомъ, далеко не удовлетворялъ больше требованіямъ грузообмѣна между Берлиномъ и моремъ. То обстоятельство, что въ этомъ грузообмѣнѣ такъ сильно былъ заинтересованъ тоже Штетинъ, какъ ближайшій къ Берлину и первый по величинѣ прусскій морской портъ, послужило лишнимъ аргументомъ въ пользу необходимости сооруженія между этими двумя пунктами вполнѣ современнаго воднаго пути. Дѣло въ томъ, что морской торговлѣ Штетина былъ нанесенъ чувствительный ударъ постройкой канала Императора Вильгельма, соединяющаго кратчайшимъ воднымъ путемъ Сѣверное море съ Балтійскимъ. Гамбургъ, вслѣдствіе этого, настолько придвинулся къ Балтійскому морю, что сдѣлался какъ бы портомъ этого моря и тѣмъ привлекъ къ себѣ значительную часть товарообмѣна Штетина съ балтійскими портами. Кромѣ этого, сообщеніе между силезскимъ горнопромышленнымъ раіономъ и моремъ раньше совершалось по естественному водному пути, рѣкѣ Одеръ, пока Гамбургъ и Любекъ не были соединены каналами между р.р. Эльбе и Траве—съ одной стороны, и р.р. Гавель и Шпрэ—съ другой, съ берлинскимъ раіономъ и отсюда, по каналамъ Финовскому или между р.р. Одеръ и Шпрэ непосредственно

тоже и съ Силезіей. Новые каналы и установленные на нихъ дешевые тарифы провоза и сборовъ фактически закрыли къ тому же штетинскимъ грузамъ доступъ въ Саксонію. Однимъ словомъ, перестройка стараго внутреводнаго пути между Берлиномъ и Штетиномъ должна была не только уравновѣсить шансы Штетина съ таковыми же Гамбурга и Любека въ соревнованіи по грузообмѣну съ берлинскимъ раіономъ и Силезіей или по крайней мѣрѣ способствовать этому, но и облегчить и удешевить доставку въ Берлинъ цѣлаго ряда сырыхъ матеріаловъ и топлива, какъ то: лѣса съ Вислы, по р.р. Вартѣ и Нетце, и изъ Швеціи, англійскаго угля, желѣза-сырца и гранита также изъ Швеціи, наконецъ и подвозъ цемента, строительнаго камня, щебня, глины и другихъ матеріаловъ изъ мѣстности, прорѣзываемой новымъ воднымъ путемъ.

Общее протяженіе новаго канала, какъ упомянуто, около 100 километровъ, противъ 66 километровъ стараго Финовскаго канала, считая только искусственный путь. Число шлюзовъ на новомъ каналѣ всего 8, изъ которыхъ 4 главныхъ, сгруппированныхъ вмѣстѣ, преодолѣваютъ на протяженіи менѣе, чѣмъ въ 1 километръ почти всю разницу въ уровнѣ между р.р. Гавель и Одеръ, въ 36 метровъ, тогда какъ на старомъ каналѣ этотъ уклонъ былъ выравненъ при помощи 17 шлюзовъ, изъ общаго числа въ 20 шлюзовъ, на всемъ протяженіи въ 66 километровъ. Чтобы пройти эти 17 шлюзовъ, судну требовались

цѣлыя сутки, по новому же каналу упомянутая группа въ 4 шлюза проходится въ теченіе менѣе, чѣмъ 2 часовъ.

По техническимъ и экономическимъ соображеніямъ, эти главные 4 шлюза новаго канала были сгруппированы вмѣстѣ около м. Липе, при входѣ канала въ старое русло рѣки Одеръ, въ видѣ огромныхъ размѣровъ лѣстницы въ 4 ступени. Размѣры шлюзовъ, правда, огромные, каждая изъ нихъ имѣетъ въ длину 67 метровъ и въ ширину 10 метровъ свободнаго для пользованія пространства и поднимаетъ или опускаетъ судно сразу на 9 метровъ. Наполненіе и опорожненіе шлюзовыхъ бассейновъ совершается при посредствѣ ряда боковыхъ камеръ и промежуточныхъ цилиндрическихъ затворовъ, благодаря которымъ сила паденія напора большихъ водныхъ массъ ослабляется и поднятіе и спускъ судовъ ускоряется. Боковыя камеры имѣютъ назначеніе, при опорожненіи шлюза, принимать въ себя воду, а при наполненіи шлюза отдавать ее опять, чѣмъ достигается экономія въ 40% въ тратѣ воды, которая при обычномъ пропускѣ судовъ могла быть использована всего одинъ разъ. Между каждыми двумя шлюзами устроены обширные бассейны, въ нѣсколько сотъ метровъ длины, предназначенные для разъѣзда судовъ.

Постройка этихъ шлюзовъ представила наибольшія затрудненія, не только въ виду необычной ихъ величины но и вслѣдствіе неустойчивости почвы. А именно, почва состоитъ изъ зыбкаго

песка морскихъ дюнъ, что подтвердило предположеніе о нахожденіи въ этомъ мѣстѣ въ былое время устья р. Одеръ. Слои этого песка имѣютъ наклонность перемѣщаться, и это обстоятельство доставило не малыя затрудненія строителямъ, если принять во вниманіе, что во время постройки пришлось перемѣстить не менѣе 500.000 кубическихъ метровъ земли. Въ такую почву пришлось помѣстить ложе въ видѣ глубокаго жолоба, съ толстыми, выложенными слоемъ утрамбованной глины стѣнками. Но, несмотря на всю казавшуюся прочность такого сооруженія, стѣнки въ прошломъ 1913 году, при первомъ наполненіи канала и шлюзовъ водой, не выдержали напора окружающихъ песочныхъ массъ и дали трещины какъ разъ въ то время, когда должно было состояться открытіе движенія. Пришлось отложить открытіе канала на цѣлый годъ и приступить къ еще болѣе основательному укрѣпленію и утолщенію грунта и стѣнокъ его и фундаментовъ искусственныхъ сооруженій, Работы эти продолжались почти непрерывно съ весны прошлаго 1913 года и были закончены только въ мартѣ текущаго 1914 года, когда приступили къ пробному наполненію канала и шлюзовыхъ бассейновъ и къ пропуску судовъ, давшимъ отличные результаты. Но, во время испытаній шлюзовъ еще въ 1913 году, обнаружилось, что, несмотря на примѣненіе новѣйшихъ приспособленій, въ видѣ особыхъ боковыхъ водохранилищъ, которыя должны способствовать наивозможно полному

использованію при пропускѣ судовъ воды, трата ея предвидится, при необычайной величинѣ шлюзовой лѣстницы въ этомъ мѣстѣ, настолько большая, что можетъ оказаться даже недостатокъ въ необходимой для пропуска судовъ водѣ. Такой случай пришлось имѣть въ виду въ особенности на то, быть можетъ, даже не столь отдаленное время, когда развитіе судоходства по новому каналу вызоветъ необходимость въ пристройкѣ второй группы шлюзовъ у м. Липе, рядомъ съ первой, для непрерывныхъ спуска и поднятія судовъ. Въ этихъ видахъ въ прошломъ же 1913 году былъ составленъ и одобренъ къ немедленному исполненію проектъ сооруженія, спеціально для подъема и спуска судовъ черезъ эту шлюзовую группу, особеннаго подъемнаго механизма, работающаго при помощи электрической энергіи. Къ несчастію, при заложеніи фундамента этой новой постройки обнаружилось, что грунтъ ненадежный, такъ что пришлось отнести проектированный гигантскій кранъ на нѣкоторое разстояніе отъ шлюзовъ, на болѣе прочный грунтъ, соединивъ его со шлюзами желѣзнымъ мостовымъ каналомъ, длиною въ 110 метровъ. Это сооруженіе, которое предназначено значительно упростить и удешевить пропускъ судовъ по 4 главнымъ шлюзамъ канала, обойдется однако не менѣе, чѣмъ въ 7,5 милліоновъ марокъ. Постройку его предполагается закончить не ранѣе 1918 года.

Дабы не остановить движенія по каналу между

Берлиномъ и м. Липе, имѣющаго значеніе для мѣстнаго судоходства, нижній участокъ канала на время перестройки шлюзовъ и ложа былъ совершенно изолированъ отъ верхняго нижеслѣдующимъ способомъ. Дѣло въ томъ, что часть канала, протяженіемъ, приблизительно, въ 50 километровъ, проведенная въ значительной мѣрѣ выше уровня окружающей мѣстности, раздѣлена на 3 участка—отсѣки, изъ которыхъ каждый можетъ быть изолированъ отъ другихъ, на случай прорыва воды или другаго какого либо несчастія, для починки. Въ началѣ каждаго участка имѣются ворота, въ видѣ моста, съ котораго спускается, когда нужно закрыть одинъ участокъ отъ другого, огромныхъ размѣровъ перегородка на толстыхъ цѣпяхъ, плотно закрывающая доступъ воды. Закрытый такими двумя перегородками-воротами участокъ канала опорожняется со спеціально для этого построенной станціи-водокачки, можетъ быть быстро отремонтированъ и снова наполненъ водой безъ того, чтобы ремонтъ мѣшалъ движенію по другимъ участкамъ.

Около г. Эберсвальде имѣются двѣ другія примѣчательности новаго канала. Каналъ недалеко отъ этого городка пересѣкаетъ довольно широкую долину, дно которой болотисто и покрыто торфяными ямами и прорѣзывается рѣчкой. Чтобы не обходить этой долины и тѣмъ удлинить каналъ, что не обошлось бы опять безъ лишняго шлюза, строители перебросили его чрезъ долину на высокой, въ 28 метровъ высоты, дамбѣ, пред-

ставляющей изъ себя самую высокую искусственную насыпь, извѣстную пока въ каналостроительной техникѣ. На этой дамбѣ покоится выложенный толстымъ слоемъ утрамбованной глины жолобъ канала. Протекающая по дну долины рѣчка пропущена подъ дамбой чрезъ тоннель.

Второе примѣчательное сооруженіе находится еще ближе къ Эберсвальде, это каналъ проведенный по віадуку чрезъ полотно Берлинъ—Штетинской желѣзной дороги. Поѣзда проходятъ подъ широкимъ мостомъ съ двумя пролетами, на которомъ покоится ложе канала. Нечего говорить, что это сооруженіе потребовало самаго тщательнаго исполненія, дабы защитить полотно желѣзной дороги отъ опасности наводненія и каналъ—отъ прорыва. Главная опасность грозитъ такому сооруженію отъ безпрерывнаго и сильнаго сотрясенія почвы проходящими по этой важной желѣзнодорожной линіи многочисленными поѣздами. Поэтому не ограничились защитой ложа канала слоемъ утрамбованной глины, а въ видѣ основанія соорудили какъ бы корыто изъ вальцованныхъ свинцовыхъ плитъ, принимающихъ, благодаря своей упругости, безъ вреда самыя сильныя сотрясенія и защищающихъ отъ нихъ слой утрамбованной глины. Спаянныя между собой свинцовыя плиты помѣщаются, въ свою очередь, между двумя слоями асфальтомъ бетонированнаго войлока. Мостъ-фундаментъ канала построенъ изъ 38 заклепанныхъ желѣзныхъ упоровъ, высотою посерединѣ постройки въ 57 и по бо-

камъ—до 80 сантиметровъ, пространство между которыми заполнено бетонной массой. Ширина канала на этомъ віадукѣ, не считая боковыхъ дорожекъ съ каждой стороны, 27 метровъ, ширина достаточная для одновременнаго разъѣзда трехъ баржъ въ 600 тоннъ каждая. Утрамбованный слой глины, которымъ выложено дно канала, имѣетъ въ толщину, въ грунту, 30—40 сантиметровъ, а на дамбахъ и другихъ искусственныхъ сооруженіяхъ—до 80 сантиметровъ.

Наконецъ, необходимо упомянуть изъ числа искусственныхъ сооруженій новаго канала о послѣднемъ шлюзѣ, пропускающемъ суда изъ канала въ р. Одеръ. Высота шлюза очень незначительна, но ширина его 19 метровъ и длина—215 метровъ; въ немъ можетъ помѣститься караванъ судовъ изъ 6 баржъ, каждая въ 600 тоннъ, вмѣстѣ съ буксиромъ.

Какъ уже было упомянуто, по каналу могутъ проходить и пропускаться по шлюзамъ сразу 6 судовъ въ 600—700 тоннъ, вмѣстѣ съ буксиромъ, и одинъ такой полно нагруженный караванъ въ состояніи провести груза не менѣе 42.000 тоннъ. Чрезъ шлюзовую лѣстницу у м. Липе можетъ быть провезено въ сутки, при 18-часовомъ движеніи, въ томъ и другомъ направленіи количество груза въ 3 милліона тоннъ, при непрерывномъ 24-часовомъ движеніи—4,9 милліона тоннъ. Провозоспособность же стараго Финовскаго канала доходила до 2,3 милліоновъ тоннъ.

Главная цѣль новаго канала—ускоренный про-

возъ въ особенности массовыхъ грузовъ, въ судахъ въ 3½ раза превосходящихъ по величинѣ плававшія по старому каналу, и удешевленіе благодаря этому стоимости провоза—нѣсколько умаляется установленными правительствомъ непомѣрно высокими сборами за проводъ и пропускъ судовъ. Удешевленіе провоза массовыхъ грузовъ ожидалось на пути изъ Берлина въ Штетинъ, при обычныхъ, существующихъ на другихъ сосѣднихъ каналахъ сборахъ за проводъ и пропускъ судовъ, въ среднемъ около 75 пфениговъ съ тонны. Но правительство установило на новомъ каналѣ сборы, приблизительно, на 50% болѣе высокіе, почему ожидавшееся удешевленіе, конечно, соотвѣтственно сократится. Какъ бы то ни было, если бы даже заинтересованнымъ кругамъ не удалось добиться со временемъ пониженія правительственныхъ сборовъ до нормальныхъ размѣровъ, преимущества новаго канала не только для грузового сообщенія Берлина съ моремъ, но и Силезіи, настолько важны, что возможно ожидать значительнаго оживленія грузооборота по каналу, что небезъинтересно тоже для нашего вывоза въ берлинскій промышленный раіонъ и Силезію массовыхъ грузовъ.

Въ связи съ постройкой новаго канала, по распоряженію правительства, дѣлались изысканія и опыты по чрезвычайно важному и острому для эксплоатаціи каналовъ вопросу, о порчѣ грунта и стѣнокъ каналовъ проводящими суда и баржи пароходами. Работа пароходнаго винта, размывая

грунтъ, не только съуживаетъ тѣмъ ложе канала, вслѣдствіе осажденія размытыхъ земляныхъ массъ на боковыхъ стѣнкахъ, но и причиняетъ грунту настолько серьезныя поврежденія, что убыль воды въ каналахъ и заболоченіе земельныхъ участковъ по обѣимъ сторонамъ канала, вслѣдствіе постояннаго просачиванія его водъ, доходитъ, въ зависимости отъ характера почвы, до болѣе или менѣе значительныхъ размѣровъ. По нѣкоторымъ каналамъ правительство находилось вынужденнымъ скупать мало по малу цѣлыя имѣнія, чтобы избавиться отъ убыточныхъ исковъ ихъ владѣльцевъ за наносившійся ихъ имѣніямъ ущербъ заболоченіемъ почвы. Въ такомъ положеніи усматривали одну изъ причинъ малоприбыльности эксплоатаціи каналовъ и сравнительной еще дороговизны провоза по нимъ грузовъ. Оно же побудило правительство издавать цѣлый рядъ постановленій и правилъ для плаванія, въ цѣляхъ предохраненія каналовъ отъ разрушенія пароходными винтами, которыя вмѣстѣ съ тѣмъ сильно стѣсняли судоходство и наносили вредъ и убытокъ грузообмѣну: о предѣльной скорости хода, о силѣ машинъ, объ осадкѣ судовъ и т. п. Всѣ эти ограничительныя постановленія, понятно, вліяли отрицательно на развитіе и использованіе внутреводныхъ путей.

Первые опыты устраненія вреда пароходнаго винта были произведены по распоряженію Министерства общественныхъ работъ на опытной станціи по судостроенію докторомъ Габеромъ въ

1910—1912 годахъ и выяснили нижеслѣдующее. Размывъ дна воднаго пути происходитъ оттого, что отталкиваемая назадъ вращеніемъ винта водяная струя, встрѣчая на своемъ пути руль, имъ отвлекается отъ первоначальнаго, даннаго винтомъ направленія и напирается перпендикулярно внизъ на дно канала. Рѣшено было пособить этому тѣмъ, что вмѣсто одного руля поставили на пароходѣ ихъ два, но не за винтомъ, а по бокамъ, внѣ области дѣйствія водоворота винта. Такіе двойные винты были даже введены одно время на большей части буксирныхъ пароходовъ по прусскимъ каналамъ. Но устройство это не оправдало возлагавшихся на него надеждъ: оно не только обходилось дороже, но и причиняло поврежденія непосредственно боковымъ стѣнкамъ каналовъ и, въ концѣ концовъ, не достигало цѣли—не предохранило дна отъ размыва. Оказалось, правда, при опытахъ, что такой двойной руль дѣйствительно, находясь въ параллельномъ къ килю положеніи, не отвлекалъ болѣе книзу образуемыхъ винтомъ струй воды, но, будучи переложенъ вправо и влѣво на бортъ, причинялъ въ грунтѣ еще болѣе серьезныя поврежденія, нежели руль ординарный. Наблюденіе это относилось одинаково какъ къ первоначально введеннымъ рулямъ, доходящимъ до глубины киля, такъ и къ введеннымъ впослѣдствіи укороченнымъ рулямъ, отъ которыхъ ожидали меньшаго вреда для стѣнокъ каналовъ. Пришлось такимъ образомъ искать новыхъ предохранительныхъ приспособленій.

Дальнѣйшіе опыты были поручены профессору Фламму, который остановился въ концѣ-концовъ на нижеслѣдующемъ новомъ приспособленіи. Къ нижнему ребру руля онъ придѣлалъ въ горизонтальномъ направленіи металлическій листъ, имѣющій форму отогнутаго назадъ желоба: находясь немного ниже нижней оконечности винта, этотъ желобообразный листъ принимаетъ всю образуемую винтомъ струю и отводитъ ее, благодаря своей формѣ, не внизъ, а въ горизонтальномъ направленіи назадъ. Такимъ образомъ, грунтъ совершенно защищенъ отъ дѣйствія водяныхъ струй винта. Опыты съ этимъ новымъ приспособленіемъ, производившіеся сначала въ показномъ бассейнѣ, были перенесены затѣмъ на Финовскій каналъ и стали дѣлаться въ большихъ размѣрахъ въ продолженіи всего лѣта и всей осени минувшаго 1913 года, вплоть до декабря мѣсяца. Они увѣнчались полнымъ успѣхомъ. Бравшіяся для опытовъ суда прочно устанавливались по серединѣ канала и работали по два часа полнымъ ходомъ машинъ, какъ съ защитнымъ листомъ профессора Фламма, такъ и безъ него, при установкѣ руля вдоль киля, право и лѣво на бортъ, до 45, 30 и 20 градусовъ. Для опытовъ брался двухвинтовой пароходъ. Въ первомъ случаѣ, при опытахъ безъ листа подъ рулемъ, на днѣ канала образовывались подъ винтомъ глубокія размытыя мѣста, длиною и шириною до 10—12 метровъ и глубиною до 1,5 метра. Въ другомъ случаѣ, съ защитнымъ листомъ,

оказывались только слѣды передвиженія почвы подъ работавшимъ винтомъ. При этомъ обнаружилось еще, что суда, снабженныя рулемъ съ защитнымъ листомъ, слушались руля значительно лучше.

Вопросъ этотъ особенно жгучъ для такого канала, какъ Берлинъ-Штетинскій, не только проведеннаго по несовсѣмъ благопріятной для такого рода сооруженій почвѣ, но и обладающаго такими искусственными сооруженіями, для которыхъ размывъ грунта можетъ стать весьма опаснымъ. Новое защитное приспособленіе къ тому же, не причиняя вреда грунту, тѣмъ удешевляетъ стоимость ежегоднаго ремонта и будетъ способствовать пониженію также судоходныхъ сборовъ, не говоря о томъ, что позволитъ развивать судамъ значительно большую скорость, что, въ свою очередь, тоже удешевитъ провозъ.

II. Дѣятельность сельско-хозяйственныхъ кооперативныхъ обществъ.

Въ іюнѣ 1914 года состоялся, на этотъ разъ въ Штетинѣ, годичный съѣздъ союза померанскихъ сельско-хозяйственныхъ кооперативныхъ обществъ, на которомъ опредѣлилось, что протекшій годъ показалъ новый, довольно значительный приростъ членовъ союза, въ видѣ вновь образовавшихся или вновь присоединившихся къ союзу отдѣльныхъ кооперативовъ. Число послѣднихъ поднялось съ 794 въ 1913 году до 912 въ текущемъ. Въ числѣ нихъ было 413 сельскихъ ссудо-сберегательныхъ кассъ, 331 электрическое общество, 22 общества для закупки и сбыта матеріаловъ и продуктовъ и 146 разныхъ кооперативовъ. Несмотря на затруднительное положеніе денежнаго рынка, ссудо-сберегательныя кассы работали съ полнымъ успѣхомъ; общій оборотъ ихъ составлялъ 22.508.187 марокъ, общая сумма вкладовъ была 52 милліона марокъ, изъ каковой суммы 31 милліонъ марокъ розданы въ видѣ ссудъ сочленамъ, а остатокъ внесенъ въ центральную кассу кооперативныхъ обществъ провинціи. Болѣе всего увеличились въ числѣ кооперативы для доставленія электрической энергіи, что объясняется распространеніемъ по провинціи электрической силы, какъ для освѣщенія, такъ и для промышленныхъ цѣлей. Хорошо развились тоже общества для закупки и сбыта, показавшія

по обороту матеріаловъ 33,5 милліона марокъ и по обороту сбыта зерна—36,7 милліоновъ марокъ. Изъ проголосованныхъ резолюцій съѣзда слѣдуетъ отмѣтить усиленіе контроля надъ отдѣльными обществами, сочленами союза. Постановлено обязать ихъ доставлять свои торговыя книги въ особо для этого установленную провѣрочную комиссію союза, по требованію послѣдней, въ томъ случаѣ, если эти книги не провѣрялись еще на мѣстѣ особымъ довѣреннымъ союза.

Во время преній по поводу годичнаго отчета первое мѣсто занималъ вопросъ о развитіи скотоводства, которое задерживается недостаткомъ пастбищъ. Вопросъ этотъ становится все болѣе острымъ не только въ Помераніи, но и во всей Германіи, благодаря быстрому сокращенію площади пастбищныхъ земель, идущихъ частью подъ рожь (для вывоза), частью подъ промышленныя растенія, въ особенности подъ картофель и свекловицу. Сельскіе хозяева снова высказались противъ выкармливанія скота въ хлѣвахъ и на сухомъ и преимущественно искусственномъ корму, что не можетъ не отразиться вредно и даже пагубно на качествѣ продуктовъ скотоводства. И хотя въ Германіи стоитъ на очереди приспособленіе болотистыхъ пространствъ подъ пастбища, использованіе торфяныхъ пространствъ мало доступно частной инициативѣ, по своей дороговизнѣ, почему необходима для этого въ широкихъ размѣрахъ помощь государства. Вто-

рымъ задерживающимъ факторомъ при обсужденіи вопроса о болѣе успѣшномъ развитіи скотоводства была признана разрозненность кооперативовъ для использованія продуктовъ скотоводства и вторженіе въ область дѣятельности послѣднихъ крупнаго, банковскаго капитала. По мнѣнію сельскихъ хозяевъ, этой опасности настоятельно необходимо противопоставить болѣе тѣсное сплоченіе кооперативныхъ организацій, которыя однѣ при этомъ условіи будутъ въ силахъ бороться противъ спекуляціи въ области торговли жизненными продуктами.

VI.

Донесенія Императорскаго Россійскаго Консула въ Эльберфельдѣ.

I. Экономическій обзоръ Рейнской области и Вестфаліи.

Послѣдовавшее въ мартѣ мѣсяцѣ 1914 года открытіе Императорскаго Консульства въ Эльберфельдѣ съ раіономъ дѣятельности для сѣвернаго Рейнскаго края и Вестфаліи привлекаетъ особенное вниманіе къ этимъ областямъ, занимающимъ первенствующую роль, не только въ Прусскомъ Королевствѣ, но и во всей Германіи.

Благодаря естественнымъ богатствамъ страны (каменный уголь, торфъ, руда—основы всякаго развитія промышленности), благосостояніе названныхъ областей сложилось исторически еще съ давнихъ временъ. Но интересно отмѣтить тотъ громадный ростъ населенія параллельно съ подъемомъ фабрично-заводской дѣятельности послѣ франко-прусской войны 1870—71 года.

Въ то время какъ въ 1870 году проживало: въ Рейнской области 3.579.347 душъ и въ Вестфаліи 1.775.175 душъ, по народной переписи 1910 года уже числилось: въ Рейнской области 7.121.140 душъ, въ Вестфаліи 4.125.096 душъ.

Во главѣ восьми округовъ обѣихъ областей стоитъ округъ Дюссельдорфскій съ 3.418.388 жи-

телями, что составляетъ 624,4 человѣка на 1 квадратный километръ. Далѣе идутъ слѣдующіе округа:

Арнсбергскій	съ	2.399.849	жителей
Кельнскій	»	1.249.540	»
Мюнстерскій	»	989.119	»
Минденскій	»	736.128	»
Аахенскій	»	690.777	»

Съ постепеннымъ переходомъ населенія отъ земледѣлія къ фабрично-заводской дѣятельности, численность сельскихъ жителей замѣтно сократилась; въ настоящее время сельское населеніе составляетъ въ округахъ: Дюссельдорфскомъ 27,67%, Кельнскомъ 39,45%, Арнсбергскомъ 48,93%.

Съ другой стороны, населеніе центровъ фабрично-заводской промышленности настолько увеличилось, что въ консульскомъ округѣ насчитывается 13 городовъ съ болѣе чѣмъ стотысячнымъ населеніемъ, между тѣмъ какъ во всемъ Прусскомъ Королевствѣ такихъ городовъ всего 33. Города эти въ округѣ слѣдующіе: 1) Эльберфельдъ, 2) Барменъ, 3) Дюссельдорфъ, 4) Кельнъ, 5) Эссенъ, 6) Дейсбургъ, 7) Дортмундъ, 8) Аахенъ, 9) Гельзенкирхенъ, 10) Крефельдъ, 11) Мюльгеймъ на Рурѣ, 12) Бохумъ и 13) Гамборнъ.

Уже издавна главное занятіе населенія составляли: горное дѣло и металлургія, машиностроительное производство и т. п.; но значеніе этихъ отраслей производства особенно возрасло въ послѣднія 2—3 десятилѣтія, и въ настоящее

время въ указанныхъ производствахъ находятъ себѣ занятіе 1.003.638 человѣкъ. Затѣмъ идутъ слѣдующія производства:

строительное дѣло	314.767	человѣкъ
текстильная промышленность . . .	224.233	»
производство одежды.	196.890	»
обработка камней	121.559	»
» дерева	86.247	»
писчебумажное производство . . .	28.102	»
химическое производсттво	27.895	»
полиграфическое производство . .	23.260	»

Понятно, что въ этомъ краѣ при судоходныхъ рѣкахъ Рейнѣ, Эмсѣ и Везерѣ и ихъ притокахъ, при превосходно устроенныхъ гаваняхъ и оживленныхъ сношеніяхъ со всемірными рынками, съ ростомъ промышленности шло рука объ руку и развитіе торговли; въ настоящее время въ краѣ насчитывается 262.002 самостоятельныхъ торговыхъ предпріятія, въ коихъ занято 500.027 человѣкъ обоего пола.

Указавъ вкратцѣ на общее значеніе обѣихъ областей, приходится остановиться болѣе подробно на нѣкоторыхъ отдѣльныхъ отрасляхъ промышленности, составляющихъ главное занятіе населенія.

Прогрессивный ростъ фабрично - заводской промышленности и связанное съ нимъ вздорожаніе рабочаго труда и земельныхъ участковъ въ, такъ-называемомъ, «Рейнско-Вестфальскомъ промышленномъ районѣ» отодвинули сельское хозяйство на задній планъ; но тѣмъ не менѣе оно

сравнительно все же занимаетъ еще не маловажную роль, особенно въ остальной части обѣихъ областей.

Согласно послѣднимъ статистическимъ даннымъ, количество самостоятельныхъ хозяйствъ было слѣдующее:

въ Рейнской области	538.453
въ Вестфаліи	384.074

въ коихъ занято:

въ Рейнской области	653.155 человѣкъ
въ Вестфаліи	360.735 »

Преобладаютъ хозяйства съ мелкой земельной единицей до 2 гектаровъ, составляющихъ въ Рейнской области 70,89%, въ Вестфаліи 74,50% числа всѣхъ хозяйствъ. Крупныя же хозяйства съ земельной единицей въ 100 и болѣе гектаровъ въ краѣ почти отсутствуютъ; ихъ всего: въ Рейнской области 0.06% и въ Вестфаліи 0.06%.

Въ южной части Рейнской области весьма видную роль играетъ винодѣліе; но важнѣйшую основу сельскаго хозяйства составляетъ полеводство: пшеница, рожь, ячмень и овесъ.

За 1910 годъ сборъ хлѣбныхъ продуктовъ въ краѣ исчисленъ въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Въ 100 килограммахъ.
озимая пшеница	3.180.033
яровая »	129.305
озимая рожь	8.984.264
яровая »	24.139
ячмень	2.664.434
овесъ	8.103.453

Помимо полеводства, земледѣльческое населенiе занимается скотоводствомъ, птицеводствомъ и другими отраслями сельскаго хозяйства. Интересны нѣкоторыя цифровыя данныя о развитiи скотоводства въ Рейнской области и Вестфалiи съ 1873 года:

	1873 г.	1911 г.
лошадей головъ.	259.135	381.280
рогатаго скота крупнаго головъ	1.550.606	1.868.868
овецъ головъ	877.127	234.934
свиней »	624.258	2.512.371

Уменьшенiе числа овецъ происходитъ отъ того, что въ послѣднiя десятилѣтiя земледѣльцы постепенно перешли къ интенсивному хозяйству, овцеводство же доходно лишь въ странахъ съ экстенсивнымъ земледѣлiемъ.

Недостатокъ въ рабочихъ для сельскаго хозяйства становится все болѣе чувствительнымъ, въ виду постояннаго отлива сельскаго населенiя въ промышленные центры, гдѣ рабочiй трудъ оплачивается гораздо лучше. Поэтому земледѣльцы принуждены выписывать ежегодно рабочихъ изъ Австрiи и Россiи. Большинство прiѣзжающихъ въ округъ русскихъ рабочихъ—уроженцы привислинскихъ и сѣверо-западныхъ губернiй; они имѣютъ право оставаться въ краѣ лишь до окончанiя полевыхъ работъ, т. е. до ноября-декабря мѣсяца, а по истеченiи этого срока обязаны вернуться на родину. Среднiй заработокъ этихъ русскихъ рабочихъ колеблется между 1 мар. 70 пф.—1 мар. 80 пф. для мущинъ и

1 мар. 20 пф.—1 мар. 40 пф. для женщинъ въ сутки при хозяйской квартирѣ и извѣстномъ количествѣ картофеля и 1 литрѣ молока въ сутки. Бываютъ между ними рабочіе, зарабатывающіе въ среднемъ по 3 марки въ сутки.

Выше уже было упомянуто, что главную роль въ краѣ играютъ: горное дѣло и металлургія, машиностроительное производство и пр.

На первомъ планѣ стоитъ добыча каменнаго угля въ Рурскомъ бассейнѣ (въ Дюссельдорфскомъ и Арнсбергскомъ округахъ), за нимъ слѣдуютъ: Заарскій бассейнъ (въ Тріерскомъ округѣ) и Вурмскій бассейнъ (въ Аахенскомъ округѣ).

Въ виду того, что Заарскій бассейнъ расположенъ въ Тріерскомъ округѣ, не подвѣдомственномъ Эльберфельдскому Консульству, придется упомянуть только о Вурмскомъ и Рурскомъ бассейнахъ, изъ коихъ послѣдній—самый богатѣйшій во всей Германіи.

Добыча угля въ Вурмскомъ бассейнѣ не особенно велика. Всего добыто въ 1910 году 2.895.651 тонна каменнаго угля,—цифра весьма ничтожная, по сравненію съ производствомъ Рурскаго бассейна, въ которомъ за тотъ же періодъ добыча угля составляла 89.437.700 тоннъ, цѣнностью въ 916.25 милліоновъ марокъ.

Большая часть добытаго угля, а именно 88,4%, нашла себѣ потребленіе въ самой Германіи, между тѣмъ, какъ 11,6% экспортированы, главнымъ образомъ, въ Швейцарію, Францію, Голландію и Бельгію—даже въ Россію 227.000 тоннъ.

Продажа угля, регулированіе цѣнъ и распредѣленіе на внутренніе и экспортные рынки всецѣло лежитъ въ рукахъ рейнско-вестфальскаго угольнаго синдиката, основаннаго въ 1893 году и сумѣвшаго объединить всѣхъ частныхъ шахтовладѣльцевъ.

Въ сравненіи съ каменноугольнымъ производствомъ, добыча другихъ ископаемыхъ не особенно велика; но, принимая въ соображеніе, что пространство, занимаемое обѣими областями, составляетъ всего 47.000 квадратныхъ километровъ, должно признать, что количество добычи другихъ ископаемыхъ составляетъ значительную цифру.

Желѣзной руды добыто въ 1910 году 2.474.747 тоннъ. Такъ какъ въ краѣ въ 178 доменныхъ печахъ выплавлено 8.454.631 тонна желѣза, для которыхъ потребовалось около 20 милліоновъ тоннъ руды, большая часть ея, конечно, должна была ввозиться изъ другихъ мѣстностей Германіи и иныхъ странъ. Размѣры добычи другихъ металловъ представляются въ слѣдующемъ видѣ.

Цинка выплавлено		76.693	тонны
Свинца »		90.910	тоннъ
Мѣди »		7.064	тонны

Производство стали (сырой) весьма значительно; оно составило въ отчетномъ году 6.013.352 тонны.

Неудивительно, что въ окрестностяхъ каменноугольнаго, желѣзнаго и стального производствъ развилось машиностроительное произ-

водство весьма громаднаго значенія. Еще сравнительно недавно Англія состояла главнымъ поставщикомъ машинъ для нуждъ германской промышленности; но въ послѣдніе годы положеніе настолько измѣнилось, что машины туземнаго производства не только вытѣснили англійскія изъ всей Германіи, но съ успѣхомъ конкурируютъ съ ними и въ другихъ странахъ. И если принять во вниманіе, что въ одной Рейнской области и въ Вестфаліи въ употребленіи однихъ паровыхъ двигателей 36.625 штукъ въ 3.318.915 силъ, то можно составить себѣ понятіе о громадномъ числѣ машинъ всякаго рода, обслуживаемыхъ упомянутыми паровыми двигателями, не считая то огромное количество прочихъ машинъ, приводимыхъ въ движеніе газовыми и электрическими двигателями; всѣ эти машины туземнаго производства.

Центры главнѣйшихъ машиностроительныхъ заводовъ основались въ зависимости отъ той мѣстной отрасли промышленности, для коей подлежащія машины изготовляются. Такимъ образомъ машины для рудничныхъ, желѣзо—и сталедѣлательныхъ и тому подобныхъ цѣлей производятся, главнымъ образомъ, въ центрахъ сихъ производствъ,—въ городахъ: Дейсбургѣ, Эссенѣ, Бохумѣ, Дортмундѣ, Мюльгеймѣ н/Рурѣ и ихъ окрестностяхъ; текстильныя машины—въ Эльберфельдѣ, Барменѣ, Аахенѣ, Крефельдѣ, машины для обработки металловъ—въ Золингенѣ, Ремшейдѣ, Гагенѣ, Изерлонѣ, Люденшейдѣ и ихъ окрестностяхъ.

Послѣ горной и металлургической промышленности весьма видное мѣсто въ краѣ занимаетъ текстильная промышленность. Изъ числа всѣхъ лицъ, занятыхъ въ Пруссіи въ текстильной промышленности, а именно 445.452 человѣкъ, болѣе половины приходится на Рейнскую область и Вестфалію. Главнѣйшими центрами являются: Эльберфельдъ-Барменъ, Крефельдъ, Мюнхенъ-Гладбахъ, Аахенъ и Билефельдъ.

Въ виду того, что, несмотря на громадное развитіе россійской текстильной промышленности за послѣдніе годы, въ связи съ довольно высокими таможенными тарифными ставками, вывозъ текстильныхъ издѣлій изъ края въ Россію все еще довольно значительный, нелишнимъ будетъ упомянуть болѣе подробно объ этой отрасли производства въ консульскомъ округѣ.

Центрами хлопчатобумажной промышленности являются: Мюнхенъ-Гладбахъ въ Рейнской области и Гронау, Бахольтъ, Рейне, Борггорстъ, Бургштейнфуртъ, Кесфельдъ, Эпе, Гагенъ и Герфордъ въ Вестфаліи. Кромѣ того крупныя бумагопрядильни и ткацкія имѣются въ Эльберфельдѣ-Барменѣ и въ нѣкоторыхъ другихъ городахъ Рейнской области. Число веретенъ—2.943.120, ткацкихъ станковъ имѣется 56.820.

Въ прядильняхъ заготавливается пряжа, главнымъ образомъ, низкихъ и среднихъ номеровъ, но въ послѣднее время переходятъ къ производству и тонкихъ номеровъ,

Изъ всего употребляемаго Германіей сырого

хлопка—1.979.958 кипъ, на долю Рейнской провинціи и Вестфаліи приходится 633.610 кипъ, т. е. почти 1/3.

Къ хлопчатобумажной промышленности причисляются и заводы искусственнаго шелка, т. е. бумажной пряжи, похожей на шелкъ. Весьма крупные заводы искусственнаго шелка существуютъ въ Эльберфельдѣ и въ Обербрухѣ, близъ Гейнсберга.

Центромъ шерстяной промышленности является городъ Аахенъ съ окрестностью, Эльберфельдъ-Барменъ, Леннепъ и Гюкесвагенъ, всѣ въ Рейнской области. Главнымъ образомъ изготовляются разнаго рода сукна, матеріи для дамскихъ платьевъ, шерстяныя и полушерстяныя подкладочныя матеріи, плюшъ, мебельныя матеріи и пр.

Подробныхъ цифровыхъ данныхъ по этой отрасли текстильной промышленности не имѣется, но извѣстно, что, вслѣдствіе повышенія таможенныхъ тарифовъ въ разныхъ государствахъ, въ шерстяной промышленности края замѣтенъ нѣкоторый застой, а потому бывшій раньше значительный экспортъ издѣлій этого рода нѣсколько сократился.

Центромъ шелковой промышленности является Крефельдъ съ окрестностью, затѣмъ Эльберфельдъ-Барменъ, Лангенбергъ, Ронсдорфъ, Олигсъ, Гильденъ и Фовинкель.

Оборотъ одного крефельдскаго района составлялъ въ 1912 году 93 милліона марокъ.

*

Выдѣлываются, главнымъ образомъ, матеріи для платьевъ, зонтиковъ, галстуковъ, ленты шелковыя и бархатныя и пр. Ткацкихъ станковъ въ 1912 году числилось — механическихъ— 10.304, ручныхъ— 2.122 въ одномъ крефельдскомъ районѣ; о другихъ районахъ не удалось достать цифровыхъ данныхъ.

Центромъ льняного производства является городъ Билефельдъ, затѣмъ нѣкоторыя мѣстности на низовьи Рейна. Благодаря конкуренціи дешевыхъ хлопковыхъ издѣлій, льняное производство потеряло то значеніе, которое оно имѣло въ былыя времена. Экспортъ за границу почти прекратился, такъ что льняное производство чуть ли не всецѣло должно ограничиться внутреннимъ германскимъ рынкомъ.

Къ смѣшаннымъ текстильнымъ производствамъ относятся: ленты, кружева, басонныя издѣлія, шнурки, тесьмы, аграманты, вышивки и т. п. Въ этой отрасли текстильной промышленности Эльберфельдъ-Барменъ занимаетъ первое мѣсто, не только въ Германіи, но и во всемъ мірѣ.

Не удивительно, что, при такой громадной обрабатывающей промышленности, весьма видное мѣсто занимаетъ и химическое производство. Изготовляются всякаго рода кислоты, взрывчатыя вещества, органическіе и неорганическіе, химическіе фармацевтическіе препараты, а главнымъ образомъ краски, преимущественно для нуждъ текстильной промышленности. Первенствующую роль играетъ въ краѣ основанная въ 1850 году въ Эль-

берфельдѣ фабрика красокъ Байера и К°., имѣющая отдѣленіе и въ Москвѣ.

Кромѣ упомянутыхъ главнѣйшихъ отраслей промышленности въ краѣ слѣдуетъ указать на одну весьма крупную отрасль, уже потому, что она имѣетъ весьма оживленныя сношенія съ Россіей. Отрасль эта—производство ножевого товара, ремесленныхъ инструментовъ и металлическихъ издѣлій.

Центрами этой отрасли: (Stahlwaren—und kleineisen—Industrie) являются города: Золингенъ, Ремшейдъ, Гагенъ, Изерлонъ и Люденшейдъ съ ихъ окрестностями. Интересно,—насколько производство разныхъ издѣлій въ указанныхъ центрахъ специализировалось. Такъ въ Золингенѣ и окрестностяхъ изготовляются почти исключительно ножи, ножницы, хирургическіе инструменты и холодное оружіе; въ Ремшейдѣ—пилы, напилки, буравы, вообще всѣ ремесленные инструменты и коньки; въ Гагенѣ—лопаты, вилы и т. п.; въ Люденшейдѣ—металлическія пуговицы, пряжки и т. п.; а въ Изерлонѣ—проволочныя издѣлія, крючки, игольный товаръ и пр. Слѣдуетъ еще упомянуть и городъ Фельбертъ, въ которомъ спеціально изготовляются замки всякаго рода.

Число предпріятій указанной отрасли въ Рейнской области и Вестфаліи около 5.500, въ которыхъ работаютъ приблизительно 120.000 человѣкъ.

Количество ежегодно экспортируемыхъ за-границу издѣлій достигаетъ 80 милліоновъ центне-

ровъ, изъ коихъ довольно значительная часть поступаетъ и въ Россію, несмотря на высокое развитіе у насъ производствъ по обработкѣ металловъ, особенно въ Нижегородской, Владимірской и Тульской губерніяхъ.

Весьма высокаго развитія въ краѣ достигли пути сообщенія. Длина всѣхъ желѣзнодорожныхъ линій (магистральныхъ и подъѣздныхъ) равнялась въ 1910 году 10.592 километрамъ, въ то время какъ во всемъ Прусскомъ королевствѣ длина путей составляла 48.768 километровъ.

О значеніи края свидѣтельствуетъ и число акціонерныхъ обществъ и товариществъ съ ограниченною отвѣтственностью, въ сравненіи съ числомъ таковыхъ во всемъ Прусскомъ королевствѣ.

Въ 1910/11 году въ королевствѣ числилось: акціонерныхъ обществъ 2598, съ капиталомъ въ 9003,25 милліоновъ марокъ, изъ коихъ въ Рейнской области и Вестфаліи 848 обществъ, съ капиталомъ въ 3151,58 милліоновъ марокъ, т. е. болѣе $^{1}/_{3}$ всего числа обществъ и акціонернаго капитала; товариществъ съ ограниченною отвѣтственностью во всей Пруссіи—14166, съ капиталомъ въ 2571,49 милліоновъ марокъ, изъ коихъ въ Рейнской области и Вестфаліи—4675 товариществъ, съ капиталомъ въ 890,45 милліоновъ марокъ.

Спросъ на рабочія руки въ краѣ постоянно великъ и привлекаетъ рабочихъ изъ всѣхъ дру-

гихъ областей Германіи. Интересно отмѣтить прогрессивное возрастаніе числа польскихъ рабочихъ изъ восточно-прусскихъ областей. Въ то время какъ въ 1890 году въ Рейнской области и Вестфаліи проживало всего 5.365 поляковъ, въ 1910 году ихъ уже числилось 254.202 человѣка.

Рабочій трудъ особенно хорошо оплачивается въ горной, металлургической и машиностроительной отрасляхъ. Такъ на извѣстныхъ заводахъ Круппа въ Эссенѣ и многихъ другихъ средній поденный заработокъ составилъ въ 1911 году 5 марокъ 59 пфениговъ.

Помимо обязательнаго страхованія рабочихъ отъ болѣзни, несчастныхъ случаевъ и инвалидности, существующаго въ Германіи на основаніи законовъ 80-хъ и 90-хъ годовъ прошлаго столѣтія, большинство предпріятій отчисляетъ ежегодно извѣстную часть прибыли на разныя учрежденія въ пользу рабочихъ, такъ что положеніе послѣднихъ, особенно въ болѣе или менѣе крупныхъ предпріятіяхъ, вполнѣ обезпечено и должно признать, что борьба труда съ капиталомъ не имѣетъ болѣе того остраго характера, какъ 2-3 десятилѣтія тому назадъ.

II. Промышленность Эльберфельда и Бармена въ 1913 году.

Опубликованные отчеты торговыхъ палатъ въ Эльберфельдѣ и Барменѣ за прошлый годъ даютъ довольно неутѣшительную картину о положенiи промышленности въ названныхъ городахъ и ихъ окрестностяхъ.

Особенно въ промышленности, такъ называемыхъ барменскихъ спецiальностей, застой продолжается уже нѣсколько лѣтъ, но въ 1913 году онъ принялъ характеръ настоящаго кризиса.

Какъ извѣстно, главная сила Бармена состоитъ въ изготовленiи лентъ, тесьмы, резиновыхъ тканей и всякаго рода и всевозможныхъ отдѣлокъ для дамскихъ платьевъ. Изъ послѣдняго рода товара приходится различать двѣ категорiи: 1) штабельный товаръ (stapelartikel), т. е. обыкновенный, складочный товаръ и 2) новости (nouveautés). Товары первой категорiи, какъ простыя ленты, тесьма и т. п., производятся во всѣхъ странахъ и у насъ въ Москвѣ, Лодзи, Варшавѣ и Ригѣ. Товары эти всегда ходки, ихъ изготовленiе не требуетъ постоянныхъ перемѣнъ машинъ, такъ какъ они вырабатываются на обыкновенныхъ станкахъ, и спросъ на нихъ, болѣе или менѣе, независимъ отъ моды; кромѣ того ихъ ввозъ, особенно въ Россiю, стѣсненъ покровительственными пошлинами.

Преимущество же барменской промышлен-

ности состоитъ въ изготовленіи товаровъ второй категоріи, такъ называемыхъ (nouveautés)— новѣйшихъ произведеній въ области всякихъ модныхъ отдѣлокъ. Но вотъ уже нѣсколько лѣтъ мода въ высшей степени неблагопріятна для барменской промышленности. Дамы носятъ узкія платья безъ всякихъ отдѣлокъ, а потому спросъ на подлежащія барменскія произведенія совершенно прекратился.

Послѣдствіемъ этого застоя уже оказалось полное сокращеніе работы на нѣкоторыхъ заводахъ, увольненіе рабочихъ и конторскихъ служащихъ во многихъ предпріятіяхъ.

Не смотря на это весьма чувствительное ослабленіе конъюнктуры, число несостоятельностей въ Барменѣ въ 1913 году составило всего 69 случаевъ. Фактъ этотъ наглядно доказываетъ, насколько прочно поставлена туземная промышленность, работающая не исключительно для внутренняго рынка, а для экспорта. Многія фабрики уже бросились на изготовленіе другихъ товаровъ для экспорта и, въ общемъ, виды на будущее время, по отзывамъ компетентныхъ круговъ, не такъ неблагопріятны, какъ оказалось въ 1913 году.

Особенное оживленіе замѣтно было въ производствѣ пуговицъ, опять таки въ зависимости отъ моды, такъ какъ этой отрасли мода весьма благопріятствовала. Требовались металлическія, кокосовыя, целлюлоидныя и обтянутыя матеріей пуговицы для экспорта, и даже изъ Россіи по-

ступали хорошіе заказы, особенно изъ Москвы и Варшавы.

Громадная конкуренція въ производствѣ отдѣлокъ для шляпъ и вызванная ею продажа этихъ издѣлій по убыточнымъ для производителей цѣнамъ заставили подлежащихъ фабрикантовъ сплотиться. Въ 1913 году они образовали „картель фабрикантовъ шляпныхъ лентъ“, чтобы держать цѣны на должной высотѣ и установить однообразныя условія продажи. Собственно для экспорта за границу установлены слѣдующія условія продажи. Покупатель долженъ внести задатокъ въ размѣрѣ $^1/_3$ суммы счета сейчасъ при дачѣ заказа, а остальныя $^2/_3$ уплатить наличными или трехъ-мѣсячнымъ векселемъ до отправленія товара. Окажетъ ли „картель“ ожидаемое отъ нея благотворное дѣйствіе вообще, - это покажетъ будущее. Но что касается экспорта шляпныхъ лентъ въ Россію, то, благодаря строгимъ требованіямъ „картели“, онъ, вѣроятно, сократится до крайняго минимума. Русскій покупатель привыкъ покупать заграничныя издѣлія въ долгосрочный кредитъ (6 мѣсяцевъ и того больше) и едва ли согласится на новыя условія. Впрочемъ, по собраннымъ справкамъ, оказывается, что пока ни одинъ изъ болѣе крупныхъ русскихъ торговцевъ не согласился покупать шляпныя ленты на новыхъ картельныхъ условіяхъ, такъ что заказы изъ Россіи совершенно отсутствуютъ.

Благодаря застою въ изготовленіи дамскихъ

отдѣлокъ, фабрикантамъ лощеной пряжи приходилось искать новыхъ источниковъ для сбыта своихъ произведеній за границу, хотя по болѣе или менѣе убыточнымъ цѣнамъ. По справкамъ у подлежащихъ фабрикантовъ, оказывается, что сбытъ лощеной пряжи и въ Россію въ 1913 году былъ гораздо больше, чѣмъ въ предшествовавшихъ годахъ.

Вывозъ крашенаго искусственнаго шелка въ Россію, бывшаго еще нѣсколько лѣтъ тому назадъ весьма значительнымъ, совершенно сократился, вслѣдствіе конкуренціи основанныхъ въ Россіи (въ Москвѣ и Привислинскомъ краѣ) бельгійскими обществами фабрикъ искусственнаго шелка.

Весьма хорошо шло производство проволоки, обтянутой волокномъ, для электрическихъ производствъ. Много крупныхъ заказовъ было и изъ Россіи, но фабриканты жалуются, что вслѣдствіе высокой пошлины вывозъ проволоки въ Россію слишкомъ затрудняется.

При общемъ угнетеніи барменской промышленности, конечно, дѣла и заводчиковъ текстильныхъ машинъ шли весьма неважно. Но интересенъ тотъ фактъ, что фабриканты этой отрасли утверждаютъ, что сбытъ текстильныхъ машинъ и въ Россію оставилъ желать много лучшаго, въ виду того, что въ прошломъ году и россійская текстильная промышленность оказалась не особенно блестящей.

Довольно неважно было и съ производствомъ

всевозможныхъ матерій (шелковыхъ, полушелковыхъ, шерстяныхъ и пр.) для дамскихъ платьевъ. И тутъ главной виновницей оказывается мода, благодаря которой количество матеріи для дамскихъ платьевъ требовалось вдвое меньше, чѣмъ прежде. Кромѣ того, балканскія войны, постоянная неувѣренноеть въ мирномъ улаженіи недоразумѣній, возникшихъ въ то время между великими державами, и стѣсненіе денежнаго рынка крайне сократили покупательскую способность публики. А такъ какъ въ такихъ случаяхъ уменьшеніе спроса касается прежде всего предметовъ роскоши, къ которымъ должно причислять товары, такъ называемой, барменской промышленности, легко понять, что отчетный годъ оказался въ высшей степени неблагопріятнымъ для подлежащихъ отраслей промышленности.

Но нельзя отрицать того, что послѣ многолѣтняго, громаднаго подъема экономической жизни Германіи чувствуется наступленіе перелома по всей линіи; ослабленіе коньюнктуры замѣтно не только въ текстильной промышленности, но и въ другихъ отрасляхъ.

Важнымъ событіемъ въ мѣстномъ финансовомъ мірѣ считается переходъ крупнѣйшаго мѣстнаго банка, „Bergisch Märkische Bank“ въ собственность „Германскаго Банка“ въ Берлинѣ.

Основанный въ 1871 году „Bergisch Mârkische Bank“ съ своими 23 отдѣленіями въ Рейнской провинціи и Вестфаліи, съ капиталомъ въ 104 милліона марокъ, обслуживалъ промышленный районъ

финансовыми средствами. Общность интересовъ между нимъ и Германскимъ Банкомъ состояла уже нѣсколько лѣтъ подъ рядъ, но со временемъ Германскій Банкъ успѣлъ пріобрѣсти большинство акцій „Bergisch Märkische“ Банка, и переходъ послѣдняго въ собственность Германскаго Банка сталъ совершившимся фактомъ.

Та же участь постигла и „A. Schaffhausener Bankverein“ въ Кельнѣ, всецѣло поглощеннаго крупнымъ берлинскимъ банкомъ „Discontogesellschaft“.

III. Каменноугольная и желѣзная промышленность Рейнско-Вестфальскаго района въ 1913 году.

Въ каменноугольной и желѣзной промышленности ухудшеніе коньюнктуры началось лишь во второй половинѣ истекшаго года; первое же полугодіе протекло для этихъ отраслей весьма благопріятно.

По даннымъ Главнаго Управленія Дортмундскаго Горнаго Округа, добыча каменнаго угля составила 110.722.439 тоннъ въ 1913 году и 100.186.405 тоннъ въ 1912 году, такъ что, по сравненію съ 1912 годомъ, добыча угля въ истекшемъ 1913 году увеличилась на 10.536.034 тонны, т. е. на 10,52%. Увеличился и вывозъ угля заграницу, составившій въ 1913 году 34.573.000 тоннъ и въ 1912 году—31.145.000 тоннъ; изъ этого общаго количества угля въ Россію вывезено было въ 1913 году 1.874.416 тоннъ и въ 1912 году—1.375.489 тоннъ.

Но въ то время, какъ въ началѣ 1913 года добыча угля не въ состояніи была удовлетворять громадному спросу, общій застой промышленной дѣятельности оказался во второй половинѣ года уже на столько чувствительнымъ, что рейнско-вестфальскому угольному синдикату пришлось понизить въ ноябрѣ мѣсяцѣ цѣны на уголь на 50 пфениговъ и до 1 марки съ тонны.

Желѣза выплавлено было въ 1913 году 19.292.000 тоннъ и въ 1912 году—17.852.000

тоннъ. Спросъ на него въ теченіе первой половины 1913 года былъ настолько великъ, что синдикатъ положительно не былъ въ состояніи удовлетворить всего спроса на желѣзо и долженъ былъ даже ввозить временно желѣзо изъ заграницы. Но, начиная со второй половины года, положеніе желѣзной промышленности приняло весьма неблагопріятный оборотъ, продолжающійся и понынѣ, такъ что въ іюнѣ мѣсяцѣ 1914 года синдикатъ принужденъ былъ понизить цѣны на желѣзо на 1—2½ марки съ тонны, въ зависимости отъ сорта. Это уже второе пониженіе цѣнъ за 1914 годъ. Движеніе цѣнъ на желѣзо представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	1913 г.	1-ое полугодія 1914 г.	2-ое полугодія 1914 г.
	Въ маркахъ.		
Гематитъ	81,50	79,50	78,—
Плавильное желѣзо I	77,50	70,50	74,50
» » Ш	74,50	70,50	69,50
Плавильное желѣзо люксембургское	63,—	60,—	57,50

Особенно вяло было съ формовымъ желѣзомъ, сбытъ коего съ 143.070 тоннъ въ январѣ 1913 года уменьшился до 94.430 тоннъ въ декабрѣ того-же года, несмотря на то, что цѣны были понижены на 5 марокъ за тонну. Главною причиною этого чрезвычайно вялаго настроенія является тревожное положеніе общей политики, созданное событіями на Ближнемъ Востокѣ, и высокій уровень учетнаго процента, крайне умень-

шившіе строительныя работы по всей Германіи.

Еще хуже было дѣло съ полосовымъ желѣзомъ. По сравненію съ началомъ 1913 года, цѣны къ концу года понизились, приблизительно, на 30 марокъ съ тонны; пришлось усиливать, конечно, по весьма пониженнымъ цѣнамъ, вывозъ за границу, который и увеличился на 50%, по сравненію съ вывозомъ предшествовавшаго года.

Тоже было и съ листовымъ желѣзомъ; несмотря на пониженіе цѣнъ до 30 марокъ съ тонны, сбытъ листового желѣза весьма сократился, а виды на 1914 годъ тоже не особенно блестящи.

Хорошо еще, что для надобностей желѣзнодорожнаго строительства потребовалось много желѣза. Со стороны казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ поступали крупные заказы на рельсы, шпалы и пр., всего на 134.000 тоннъ болѣе, чѣмъ въ 1912 году.

Весьма благопріятнымъ оказалось машиностроительное производство, хотя слышны жалобы на нѣкоторое ослабленіе коньюнктуры къ концу года. Очень успѣшно работали заводы, изготовляющіе машины всякаго рода для надобностей горнозаводской промышленности. Заказовъ было гораздо больше, чѣмъ въ 1912 году, въ томъ числѣ имѣлись заказы и изъ Россіи. Затѣмъ слѣдуетъ производство подъемныхъ машинъ и машинъ для электрическаго освѣще-

нія, на которыя имѣлись крупные заказы для Россіи.

Но въ началѣ текущаго 1914 года затишье постигло и машиностроительное производство. За исключеніемъ производства сельскохозяйственныхъ машинъ, которое шло удовлетворительно и за первые мѣсяцы текущаго года, со всѣхъ сторонъ начали поступать жалобы на ослабленіе занятій за полнымъ или частичнымъ прекращеніемъ заказовъ, такъ что на многихъ заводахъ приступили къ увольненію рабочихъ. Такъ, на 135 заводахъ число ихъ рабочихъ въ концѣ марта 1914 года, по сравненію съ тѣмъ-же мѣсяцемъ 1913 года, сократилось съ 148.133 человѣкъ до 139.240 человѣкъ, т. е.—на 6%, причемъ, вслѣдствіе продолжающагося затишья, число безработныхъ возрастаетъ.

Для производства товаровъ изъ британскаго металла и алюминія весьма кстати было пониженіе цѣнъ на олово до 25% и на мѣдь до 15%; хотя спросъ для внутренняго рынка замѣтно сократился, сбытъ за границу, въ томъ числѣ и въ Россію, оказался вполнѣ удовлетворительнымъ.

Неважно было съ производствомъ эмалированной посуды. Въ теченіе перваго полугодія дѣла шли еще довольно хорошо, но въ серединѣ 1913 года наступила заминка, продолжавшаяся и въ 1914 году; сократился не только спросъ для внутренняго потребленія, но и для вывоза заграницу. Когда-то сбытъ въ Россію былъ весьма

значительный, но, съ устройствомъ крупныхъ заводовъ въ Россіи, экспортъ эмалированной посуды постепенно сократился. Равнымъ образомъ уменьшился вывозъ и въ заморскія страны, состоявшими весьма крупными покупателями этого рода товара. Слѣдствіемъ такого чрезвычайнаго сокращенія вывоза, создалась большая конкуренція на внутреннемъ рынкѣ, такъ что виды на будущее для этой отрасли пока неутѣшительны.

За то весьма успѣшно работали всѣ заводы другихъ хозяйственныхъ принадлежностей. Вывозъ за границу по этой отрасли составилъ въ 1913 году 791,2 милліона марокъ и въ 1912 году—709,4 милліона марокъ. На первомъ планѣ стоитъ Англія, получившая въ 1913 году 728.204 центнера, противъ 608.942 центнеровъ въ 1912 году,—фактъ въ высшей степени интересный въ виду того, что, какъ извѣстно, фабричная дѣятельность по всѣмъ металлическимъ отраслямъ нигдѣ въ Европѣ далеко не такъ развита, какъ именно въ Англіи, а разъ послѣдняя получаетъ изъ Германіи такое громадное количество издѣлій данной отрасли, этимъ доказывается, насколько высоко развита промышленная дѣятельность Германіи. За Англіей слѣдуютъ: Голландія, Бельгія, Австро-Венгрія, Россія, Франція, Италія и др. Россія (вывозъ въ 1913 году составилъ 333.094 центнера и въ 1912 году—296.200 центнеровъ) занимаетъ лишь 5-ое мѣсто въ числѣ европейскихъ странъ, получающихъ хозяйственныя принадлежности изъ Германіи.

Серьезныя жалобы слышны въ кругахъ заводчиковъ коньковъ, хотя вывозъ этого товара увеличился съ 1.798.000 марокъ въ 1912 году до 1.842.000 марокъ въ 1913 году. Въ виду послѣдовавшаго въ Россіи устройства заводовъ для фабрикаціи коньковъ, отпускъ коньковъ изъ Германіи весьма затруднителенъ и цѣны почти убыточныя. Для урегулированія отпуска въ Россію этого товара въ 1912 году въ Ремшейдѣ образовался синдикатъ коньковъ. Но, повидимому, синдикатъ не достигъ ожидаемой цѣли, потому что вскорѣ распадется.

Вообще ухудшеніе куньюнктуры и связанная съ нею усиленная конкуренція вызываетъ стремленіе къ образованію синдикатовъ по продажѣ разныхъ издѣлій. Такъ, въ послѣднее время состоялись совѣщанія фабрикантовъ наковалень и пр. Гагенскаго округа объ образованіи синдиката по этой отрасли; такого рода синдикатъ существовалъ уже нѣсколько лѣтъ и распался лишь въ 1913 году. Нелишне указать на этотъ фактъ потому, что германскіе ремесленные инструменты находятъ громадный сбытъ и въ Россію, а съ образованіемъ всякаго рода синдикатовъ связано, конечно, вздорожаніе цѣнъ подлежащихъ издѣлій.

Наименьшее число жалобъ на ходъ дѣла въ 1913 году, по крайней мѣрѣ въ первой его половинѣ, слышно изъ Золингенскаго округа. Особенно много заказовъ имѣлось на холодное оружіе для воюющихъ государствъ; но и обыкновенные, т. е. главные товары золингенскаго про-

изводства — ножи, ножницы и пр., нашли хорошій сбытъ. Вывозъ заграницу увеличился съ 32,371 милліона марокъ въ 1912 году до 38,325 милліоновъ марокъ въ 1913 году. Къ концу года, правда, затишье охватило и золингенское производство. Вывозъ въ Россію оказался весьма слабымъ осенью 1913 года; но, по увѣреніямъ золингенскихъ фабрикантовъ, весною текущаго 1914 года дѣла съ Россіей замѣтно улучшились и довольно много товаровъ требовалось для Сибири.

Жалуются только на продолжающееся переселеніе производства золингенскихъ спеціальностей заграницу, въ связи съ протекціонной таможенной политикой главнѣйшихъ странъ сбыта, и на фабричное шпіонство пріѣзжающихъ въ Золингенъ представителей иностранныхъ фирмъ. Вслѣдствіе этого союзъ золингенскихъ фабрикантовъ циркулярно увѣдомилъ своихъ членовъ, что въ послѣднее время иностранцы подъ разными предлогами добились доступа на заводы и распрашивали о разныхъ устройствахъ и пр., съ цѣлью воспользоваться замѣченными нововведеніями, а потому союзъ предостерегаетъ своихъ членовъ и предлагаетъ впредь не допускать иностранцевъ къ осмотру заводовъ. Вслѣдствіе того что и наши фабриканты, пріѣзжающіе въ округъ для закупки разныхъ машинъ, не рѣдко пользуются случаемъ, чтобы осмотрѣть мѣстные заводы по ихъ отраслямъ, имъ слѣдуетъ имѣть въ виду упомянутый циркуляръ.

Красною нитью чрезъ почти всѣ послѣднiе отчеты торговыхъ палатъ консульскаго района тянется жалоба на слишкомъ чувствительное обремененiе промышленности и торговли налогами въ пользу рабочихъ и служащихъ. Нигдѣ въ мiрѣ соцiальное законодательство не сдѣлало столь много въ пользу рабочихъ, какъ въ Германiи. Рабочiй обезпеченъ на случай болѣзни, инвалидности, увѣчья и старости; дѣти его обучаются безплатно, и малыя его сбереженiя свободны отъ всякаго налога. Въ настоящее же время возбужденъ также вопросъ о введенiи государственнаго страхованiя и отъ безработицы; соотвѣтственные налоги лягутъ чувствительнымъ бременемъ на торговлю и промышленность. Во время экономическаго подъема предпринимателямъ не особенно трудно было уплачивать падающую на ихъ долю страховую премiю. Но теперь, при ухудшенiи коньюнктуры, когда конкуренцiя на всемiрномъ рынкѣ становится все труднѣе, всѣ накладные расходы по страхованiю рабочихъ и служащихъ увеличиваютъ себѣстоимость производства и затрудняютъ конкуренцiю германской промышленности съ производствами тѣхъ странъ, гдѣ подлежащiе налоги не существуютъ.

Особенно же торговыя палаты протестуютъ противъ введенiя страхованiя отъ безработицы и доказываютъ, что въ ней нѣтъ никакой нужды, тѣмъ болѣе, что въ германскихъ предпрiятiяхъ всѣхъ родовъ занято ежегодно около миллiона

иностранныхъ (русскихъ, австрійскихъ и др.) рабочихъ. Разъ какія нибудь отрасли не въ состояніи достать требумаго числа рабочихъ въ самой Германіи, а должны пользоваться иностранными рабочими, слѣдовательно о безработныхъ германскихъ подданныхъ и рѣчи быть не можетъ.

VII.

Донесеніе Императорскаго Россійскаго Консула въ Прагѣ.

Пивоваренное производство въ Чехіи, Моравіи и Силезіи.

Важнѣйшимъ условіемъ для полученія отличнаго мѣстнаго пива является хорошее качество продуктовъ, изъ коего пиво приготовляется. Хотя на варку пива идутъ различные продукты, какъ-то: кукуруза, рисъ, пшеница, сахаръ, но главными продуктами служатъ ячмень и хмель, которые въ Чехіи, Моравіи и Силезіи превосходнаго качества.

Лучшій ячмень получается въ Моравіи (мѣстность „Гана") и въ Чехіи около городовъ Чешскій Бродъ, Вельвары, Роудница, Любоховице и Литомержице. Что же касается чешскаго хмеля, то таковой съ давнихъ поръ пользуется міровой извѣстностью. Важное вліяніе на качество пива оказываетъ употребляемая при производствѣ вода. Въ этомъ отношеніи славится Пильзенскій городской пивоваренный заводъ, являющійся наиболѣе крупнымъ и технически усовершенствованнымъ заводомъ Чешскаго Королевства. Имѣющійся при немъ бассейнъ вмѣщаетъ такое количество воды, которое могло бы обслуживать

безпрерывно весь городъ Пильзенъ, насчитывающій свыше 80.000 жителей.

Чешское пивовареніе возникло изъ домашняго производства въ XIII вѣкѣ и всегда играло въ чешской промышленности выдающуюся роль.

Одной изъ характерныхъ чертъ чешскаго пивоваренія слѣдуетъ признать постепенное уменьшеніе числа заводовъ одновременно съ увеличеніемъ количества варимаго пива, что указываетъ на побѣду крупныхъ предпріятій надъ мелкими. Такъ, напримѣръ, въ 1841 году въ Чехіи имѣлось 1.502 пивоваренныхъ завода, изъ коихъ 938 заводовъ варило на верхнія дрожжи; 97— на верхнія и нижнія дрожжи вмѣстѣ и лишь 17 — на нижнія дрожжи. Въ 1864 году изъ 1.026 заводовъ 117 — варило на верхнія, 598 — обоими способами и 311 — на нижнія дрожжи. Въ 1869 году лишь 23 варило на верхнія, 199— обоими способами и 766—на нижнія, а въ 1884 году всѣ заводы въ количествѣ 804—варили на нижнія дрожжи.

Общее количество производимаго въ Чехіи пива возрастало за десятилѣтіе 1902—1911 годовъ слѣдующимъ образомъ.

1902	годъ	9.046.060	гектол.	1907	годъ	9.654.030	гектол.
1903	»	8.729.550	»	1908	»	9.674.160	»
1904	»	9.194.660	»	1909	»	9.466.925	»
1905	»	9.041.230	»	1810	»	9.856.548	»
1906	»	9.431.700	»	1911	»	10.641.345	»

Число заводовъ по отдѣльнымъ центрамъ и общее количество производимаго ими пива въ

сезоны 1910/11 и 1011/12 годовъ видно изъ слѣдующей таблицы:

Промышл. округа.	Количество заводовъ.	Количество пива въ гектолитрахъ.	Количество пива въ %.	Количество пива, приходящагося на одинъ заводъ.
Будѣевицы. . .	42	716.545	6,72	17.060
Чаславъ. . . .	31	320.845	3,01	10.350
Градецъ Корол.	26	378.584	3,55	14.564
Хебъ	54	760.670	7,13	14.087
Хомутовъ . . .	40	829.693	7,78	20.742
Хрудимъ . . .	27	312.240	2,93	11.564
Ичинъ.	53	817.308	7,66	15.423
Либерецъ . . .	18	434.174	4,07	24.121
Литомѣржице .	42	658.303	6,17	15.674
Пильзенъ . . .	79	2.381.920	22,33	30.151
Прага.	100	2.586.035	24,24	25.860
Таборъ	39	469.983	4,41	12.051
Всего въ 1911—12 году . . .	551	10.666.300	100,00	19.358
Всего въ 1910—11 году . . .	560	10.347.822	—	18.445

Изъ означенной таблицы явствуетъ, что количество заводовъ за одинъ годъ уменьшилось, а общее производство увеличилось болѣе, чѣмъ на 3%.

Наибольшее количество пива, какъ видно изъ приведенной таблицы, производится въ округахъ Пражскомъ и Пильзенскомъ, причемъ въ последнемъ имѣются самые большіе заводы, которые производятъ пиво, главнымъ образомъ, для вывоза.

Изъ общаго числа 551 чешскаго пивоварен-

наго завода 231 заводъ производили свыше 10.000 гектолитровъ пива каждый, причемъ число заводовъ по размѣрамъ производства въ 1910/11 и 1911/12 годахъ распредѣлялось слѣдующимъ образомъ:

Пивоваренныхъ заводовъ, производящихъ:	Имѣлось въ королевствѣ Чешскомъ			
	въ 1911/12 г.		въ 1910/11 г.	
	всего	колич. гект.	всего	колич. гект.
отъ 10.000 до 15.000 гк.	72	895.693	74	939.374
» 15.000 » 20.000 »	31	545.745	27	475.873
» 20.000 » 25.000 »	30	679.227	35	786.287
» 25.000 » 30.000 »	21	572.748	23	629.462
» 30.000 » 40.000 »	29	985.057	24	844.954
» 40.000 » 60.000 »	17	808.441	17	802.145
» 60.000 » 100.000 »	17	1.361.942	20	1.615.868
» 100.000 » и далѣе	14	3.510.747	10	2.924.655

Мелкихъ заводовъ, производящихъ менѣе 10.000 гектолитровъ пива, имѣлось въ 1911/12 году 320, причемъ общее количество производимаго ими пива составляло 12,25% общаго производства Чехіи.

Количество производимаго пива по мѣсяцамъ въ 1912 году мѣнялось слѣдующимъ образомъ:

	Количество гектолитровъ.	% всего производства 1912 г.
Январь.	867.560	8,45
Февраль	794.748	7,74
Мартъ	870.619	8,74
Апрѣль	872.943	8,51
Май	951.721	9,28
Іюнь	974.167	9,49

	Количество гектолитровъ.	% всего производства 1912 г.
Іюль	1.063.138	10,37
Августъ	978.448	9,53
Сентябрь.	674.192	6,57
Октябрь	715.711	6,98
Ноябрь.	741.232	7,22
Декабрь	757.453	7,38
Всего	10.262.032	100,00

Доходъ, полученный мѣстными земскими учрежденіями отъ налога на пиво, видѣнъ изъ слѣдующихъ двухъ таблицъ о чистой прибыли, полученной отъ налога на пиво въ Королевствѣ Чешскомъ въ 1912 году, по округамъ:

Промышленный округъ.	1912 годъ.	1911 годъ.
Будѣевицы.	2.440.333 кроны.	2.477.183 кроны.
Чаславъ	1.005.740 »	1.091.715 »
Градецъ Королевы .	1.177.341 »	1.350.559 »
Хебъ (Егерь) . . .	2.368.245 »	2.304.433 »
Хомутовъ	2.639.364 »	2.658.084 »
Хрудимъ.	989.551 »	1.089.163 »
Ичинъ	2.643.323 »	2.745.009 »
Либерецъ.	1.422.736 »	1.476.447 »
Литомѣржице. . . .	1.106.757 »	1.393.108 »
Пильзенъ.	6.431.975 »	6.412.743 »
Прага	8.599.788 »	8.841.965 »
Таборъ	1.524.587 »	1.577.451 »
Всего	32.349.740 кронъ.	33.419.810 кронъ.

Чистая прибыль отъ налога на пиво (по мѣсяцамъ) была слѣдующая.

	1912 годъ.		1911 годъ.	
Январь	2.731.211	кронъ.	2.529.762	кроны.
Февраль. . . .	2.615.423	»	2.359.271	»
Мартъ	2.797.157	»	2.711.108	»
Апрѣль	2.686.162	»	2.711.632	»
Май.	2.987.683	»	2.998.906	»
Іюнь	3.104.335	»	3.069.958	»
Іюль	3.318.238	»	3.239.318	»
Августъ. . . .	2.974.392	»	3.311.005	»
Сентябрь . . .	2.234.411	»	2.707.313	»
Октябрь. . . .	2.167.960	»	2.537.229	»
Ноябрь	2.291.215	»	2.557.159	»
Декабрь . . .	2.441.553	»	2.687.149	»
Всего . .	32.349.740	кронъ.	33.419.810	кронъ.

Сумма налога на пиво, возвращеннаго по случаю вывоза за границу, равнялась въ 1912 году 2.594.325 кронамъ 92 геллерамъ, а въ 1911 году—2.626.660 кронамъ 68 геллерамъ.

Что же касается прибылей пивоваренныхъ заводчиковъ въ 1912—1913 годахъ, то таковую пока трудно опредѣлить по отсутствію данныхъ. Можно лишь привести дивиденды, выданные нѣкоторыми обществами своимъ акціонерамъ въ концѣ 1913 года.

	Дивидендъ.	
Акціонерный пивоваренный заводъ въ Смиховѣ . . .	220	кронъ.
Акціонерный пивоваренный заводъ въ Пильзенѣ . .	125	»

	Дивидендъ.	
Акціонерный пивоваренный заводъ въ Нусляхъ . . .	25 кронъ.	
Акціонерный пивоваренный заводъ въ Пардубицахъ.	24 »	
Акціонерный пивоваренный заводъ въ Колинѣ. . . .	20 »	
Первый Пражскій городской пивоваренный заводъ	27 »	57 геллеровъ.
Чешскій пивоваренный заводъ въ Будѣевицахъ . .	50 »	

До 1859 года пивоваренное производство въ Чехіи регулировалось старыми „артикулами пивоварскихъ цеховъ“, замѣненными новымъ промысловымъ закономъ отъ 20 декабря 1859 года.

Еще въ 60-хъ годахъ прошлаго столѣтія чешскіе пивоваренные заводчики начали объединяться въ союзы и общества. Такъ въ 1865 году возникло общество пивоваровъ въ Прагѣ и окрестностяхъ. Въ 1869 году учредилось въ Прагѣ общество пивоваренной промышленности въ Королевствѣ Чешскомъ. Общество пражскихъ пивоваровъ въ 1869 году основало школу пивоваровъ, а въ 1886 году открылось общество для содержанія экспериментальной станціи. Кромѣ этихъ обществъ для финансированія пивоваренныхъ заводовъ въ Прагѣ имѣется банкъ пивоваренной промышленности.

Оборотъ пивоваренн аго производства въ 1912 и 1913 годахъ, въ общемъ, нельзя признать вполнѣ удачнымъ. Повышеніе цѣнъ на сельскохозяйственные продукты, уголь и на рабочія

руки вызвали вздорожаніе пива еще въ концѣ 1912 года на 2 кроны на гектолитръ.

Вздорожаніе пива, въ связи съ повышеніемъ налоговъ и холодной погоды лѣта 1912 года, не могли не отразиться на потребленіи напитка, которое въ 1912 году упало на 10%.

Въ заключеніе приводятся нижеслѣдующія таблицы ввоза и вывоза пива въ Австро-Венгріи за 1913 годъ.

Ввезено пива въ бочкахъ (таможенная пошлина 5 кронъ) — всего 78.732 гектолитра по 16 кронъ, на сумму 1.259.712 кронъ, въ томъ числѣ изъ Германіи—78.491 гектолитръ.

Пива въ бутылкахъ ввезено (таможенная пошлина 18 кронъ) — всего 260 гектолитровъ по 18 кронъ, на сумму 8.320 кронъ, въ томъ числѣ изъ Германіи—228 гектолитровъ.

Вывезено пива въ бочкахъ: а) (таможенная пошлина выдается обратно),— всего 1.116.776 гектолитровъ по 16 кронъ, на сумму 17.868.416 кронъ, въ томъ числѣ:

въ Бельгію	34.436	гектолитровъ.
» Болгарію	1.304	»
» Германію	685.072	»
» Францію	14.446	»
» Англію	10.196	»
» Гамбургъ	5.227	»
» Италію	79.108	»
» Нидерланды	22.456	»
» Европейскую Россію	3.159	»
» Швейцарію	34.590	»
» Сербію	4.003	»

въ	Европейскую Турцію	1.710	гектолитровъ.
»	Азіатскую Турцію.	3.008	»
»	Египетъ.	36.679	»
»	С.-А. Соедин. Штаты	169.401	»
»	Америку	9.798	»

б) (таможенная пошлина не выдается обратно), — всего 441 гектолитръ по 18 кронъ, на сумму 7.938 кронъ, въ томъ числѣ:

въ	Германію	353	гектолитра.
»	Италію	36	»
»	Швейцарію	21	»

Пива въ бутылкахъ вывезено: а) (таможенная пошлина выдается обратно)—всего 40.652 гектолитра по 23 кроны, на сумму 934.966 кронъ, въ томъ числѣ:

въ	Германію	7.248	гектолитровъ.
»	Фіумэ.	424	»
»	Грецію	1.629	»
»	Гамбургъ	1.795	»
»	Италію	1.840	»
»	Черногорію	1.482	»
»	Сербію	433	»
»	Африку.	1.445	»
»	Англійскую Индію.	501	»
»	Азіатскую Турцію.	2.053	»
»	Англійскую Африку	199	»
»	Марокко	158	»
»	Мексику	152	»
»	Европейскую Турцію	9.018	»
»	С.-А. Соедин. Штаты	4.926	»
»	Японію	192	»
»	Египетъ.	3.106	»
»	Германію	357	»
»	Триполисъ.	1.285	»

б) (таможенная пошлина не выдается обратно), — всего 221 гектолитръ по 26 кронъ, на сумму 5.746 кронъ, въ томъ числѣ:

въ Германію	90	гектолитровъ.
» Францію	12	»
» Швейцарію	27	»
» Европейскую Турцію .	4	»
» Италію	52	»

Содержаніе 41-го выпуска.

Содержаніе №№ 18—41 выпусковъ.

Цѣна 20 коп.

Отдѣльные выпуски можно пріобрѣсти въ Отдѣленіи внѣшней торговли Отдѣла Торговли.

Спб. 1914 г. Типографія В. Ѳ. Киршбаума, Дворц. пл., д. М-ва Ф-въ.